



Stadt Oldenburg (Oldb) - 26105 Oldenburg

Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Dezernat 33
Göttinger Chaussee 76 A
30453 Hannover

Oldenburg, 31. März 2014

Einwendungen der Stadt Oldenburg im PFA 1 Oldenburg – Rastede

Sehr geehrte Damen und Herren,

anbei übersende ich Ihnen fristgerecht die mit Anwaltsschreiben erhobenen Einwendungen der Stadt Oldenburg (drei Aktenordner) im Rahmen des Ausbaus der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Planfeststellungsverfahren 1, Oldenburg – Rastede.

Die Stadt Oldenburg erhebt als beteiligte Behörde (§ 73 Abs. 2 VwVfG) sowie als in ihren Rechten betroffene Gemeinde (§ 73 Abs. 4 VwVfG) Einwendungen gegen das geplante Vorhaben.

Der Rat der Stadt Oldenburg hat die im genannten Schreiben aufgeführten Einwendungen in seiner Sitzung am 31.03.2014 beschlossen.

Ich bitte darum, den Eingang der Einwendungen schriftlich zu bestätigen.

Mit freundlichem Gruß

Prof. Dr. Gerd Schwandner



Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr
Dezernat 33 (Anhörungsbehörde)
Göttinger Chaussee 76A
30453 Hannover

Büro Stuttgart
GENO Haus
Heilbronner Straße 41
D-70191 Stuttgart
Fon (0711) 601 701-0
Fax (0711) 601 701-99

Prof. Dr. Klaus-Peter
Dolde
Dr. Rainard Menke
Dr. Andrea Vetter
Dr. Winfried Porsch
Dr. Tina Bergmann
Dr. Bernd Schieferde-
cker
Dr. Moritz Lange

Büro Bonn
Rheinauen Carré
Mildred-Scheel-Straße 1
D-53175 Bonn
Fon (0228) 323 002-0
Fax (0228) 323 002-99

Kontaktdaten:
(0711) 601 701-40

Unser Zeichen:
12/00511 WP/kl

Datum:
31.03.2014

Prof. Dr. Thomas Mayen
Dr. Frank Hölscher
Dr. Markus Deutsch
Dr. Barbara Stamm
Dr. Christian Stelter
Dr. Julia Gerhardus

**Planfeststellungsverfahren gem. § 18 AEG für die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke 1522 - Oldenburg-Wilhelmshaven, Ausbaustufe III
Planfeststellungsabschnitt 1, Oldenburg-Rastede von Bahn-km 0,841 bis Bahn-km 9,722 = Bau-km 100,8 + 41,00 bis Bau-km 109,7 + 28,00**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir zeigen an, dass wir die Stadt Oldenburg vertreten, Vollmachtsurkunde fügen wir bei.

Namens und im Auftrag der Stadt Oldenburg erheben wir für die Stadt Oldenburg sowohl als beteiligte Behörde (§ 73 Abs. 2 VwVfG) als auch als in ihren Rechten betroffene Gemeinde (§ 73 Abs. 4 VwVfG)

Einwendungen

gegen das geplante Vorhaben.

Inhaltsverzeichnis

1. Teil: Betroffenheit der Stadt Oldenburg	8
I. Ausgangslage	8
II. Bestandsstrecke und Ausbauvorhaben	10
1. Bestandsstrecke 1522.....	10
2. Einbindung der Strecke 1522 in das Streckennetz – Nadelöhr Huntebrücke.....	12
3. Ausbauvorhaben Oldenburg-Wilhelmshaven.....	13
4. Einwendungen der Stadt Oldenburg in den PFA 2, 3 und 4.....	15
5. Planfeststellungsabschnitt 1.....	16
III. Überblick zur Betroffenheit der Stadt Oldenburg	19
1. Kommunale Belange in der Planfeststellung.....	19
2. Fehlende betriebliche Eignung.....	21
3. Unzumutbare städtebauliche Auswirkungen	22
4. Unbewältigte Lärmsituation	23
5. Brand- und Katastrophenschutz.....	24
6. Erschütterungen und sekundärer Luftschall.....	24
7. Umweltverträglichkeit	25
8. Eigentum	25
9. Bauzeit	26
10. Alternative Eisenbahnumfahrung	26
2. Teil: Ablehnung der Antragstrasse wegen unzumutbarer Belastungen und vorzugswürdiger Alternative Bahnumfahrung	27
A. Anforderungen an die Alternativenprüfung	27
I. Kontrollmaßstab der Rechtsprechung	27
II. Entscheidungsspielräume der Planfeststellungsbehörde.....	28
III. Grundsätzliche Rechtsfehler bei der Alternativenprüfung	29

1.	Erläuterungsbericht	29
2.	Bedeutung der gesetzlichen Bedarfsfestlegung	30
3.	Planrechtfertigung der Eisenbahnumgebungstrasse.....	34
4.	Überarbeitung der Antragsunterlagen erforderlich	35
B.	Unzumutbare Beeinträchtigung durch die Antragstrasse	36
I.	Fehlende betriebliche Eignung.....	36
1.	Unvollständige Unterlagen – Nadelöhr Huntebrücke	36
2.	Fehlerhafter Prognosehorizont.....	37
3.	Unklare Prognosegrundlagen.....	40
4.	Weitere mögliche Engpässe.....	41
5.	Längsneigung im Bereich Alexanderstraße.....	41
II.	Unzumutbare städtebauliche Auswirkungen	42
1.	Unvollständige Unterlagen	42
2.	Beeinträchtigung von Baugebieten durch Lärm	43
3.	Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände	45
4.	Oberleitung.....	46
5.	Störung von Funktionseinheiten.....	46
6.	Naherholung.....	47
7.	Denkmale	48
8.	Landschaftsbild	50
9.	Planungsabsichten	51
10.	Eigenbetrieb Hafen.....	51
III.	Lärmminderungsplanung.....	53
1.	Rechtsgrundlagen	53
2.	Umsetzung durch die Stadt Oldenburg	54
IV.	Beeinträchtigung innerstädtischer Verkehrsbeziehungen	54
1.	Verkehrsverhältnisse im Bereich der Bestandstrasse	54
2.	BÜ Alexanderstraße	56
3.	BÜ Bürgerbuschweg	57

4.	BÜ Am Stadtrand	58
5.	BÜ Karuschenweg.....	61
6.	BÜ Am Strehl	62
7.	BÜ Stedinger Straße	63
8.	Weitere Bahnübergänge	66
9.	Verlust BAB-Unterführung.....	67
10.	Rad- und Fußgängerverkehr	67
11.	ÖPNV	68
V.	Unbewältigte Lärmsituation.....	68
1.	Planfeststellungsunterlagen	68
2.	Fehlerhafter Prognosehorizont.....	69
3.	Mangelhafte Prognosegrundlagen	69
4.	Schienenbonus	73
5.	Nichtberücksichtigung Trennungsgrundsatz	74
6.	Außenwohnbereiche	75
7.	Wesentliche Änderung	76
8.	Fernwirkungen	80
9.	Fehlerhafte Immissionsberechnungen	81
10.	Grundrechtliche Schutzpflichten.....	83
11.	Gesamtbewertung des Schutzkonzepts	85
12.	Kein Schutz in der Übergangszeit	88
13.	Mangelhafte rechtliche Sicherung	89
14.	Unlösbarer Konflikt an der Pferdemarktbrücke.....	90
VI.	Brand- und Katastrophenschutz	90
1.	Planfeststellungsunterlagen	90
2.	Risikobewertung erforderlich.....	91
3.	Brandschutz	94
VII.	Erschütterungen und sekundärer Luftschall	95
1.	Planfeststellungsantrag	95

2.	Wesentliche Änderung – Ausbaumaßnahme	95
3.	Erschütterungen	98
4.	Sekundärer Luftschall.....	100
VIII.	Umweltverträglichkeitsstudie	100
1.	Unvollständige Alternativenprüfung.....	100
2.	Schutzgut Mensch.....	101
3.	Schutzgut Boden	104
4.	Schutzgut Klima	104
5.	Schutzgut Kultur- und Sachgüter	105
6.	Wechselwirkungen	105
7.	Weitere Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft	105
IX.	Eigentum	107
1.	Unmittelbare Inanspruchnahme	107
2.	Mittelbare Inanspruchnahme	108
X.	Bauzeit	109
1.	Planfeststellungsantrag	109
2.	Unvollständige Unterlagen	110
3.	Umfahrungsgleis Alexanderstraße	111
4.	Baulärm	113
C.	Vorzuziehende Alternative: Eisenbahnumfahrung	114
I.	Beschreibung des Streckenverlaufs	114
1.	Neue Streckenabschnitte	114
2.	Entfallende Streckenabschnitte	115
II.	Betriebliche Eignung	116
1.	Leistungsfähigkeit	116
2.	Fahrzeiten	118
III.	Kein Raumordnungsverfahren erforderlich	118
1.	Auffassung der Vorhabenträgerin	118
2.	Absehen von einem Raumordnungsverfahren	119

IV. Städtebauliche Vorteile	120
1. Entfall der städtebaulichen Nachteile beim Ausbau der Bestandstrasse	120
2. Vollschutz für die Baugebiete	120
3. Geringe Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände	121
4. Funktionseinheiten	122
5. Naherholung	123
6. Denkmale	123
7. Planungsabsichten	124
V. Verkehrsbeziehungen	125
1. Entfall der höhengleichen Bahnübergänge im Stadtgebiet	125
2. Radverkehr	125
3. ÖPNV	125
VI. Vorteile im Hinblick auf Lärmimmissionen	126
1. Vollschutz mit und ohne Schienenbonus	126
2. Gesamtverkehrslärm	127
3. Vergleich Antragstrasse / Eisenbahnumfahrung	129
VII. Vorteile beim Brand- und Katastrophenschutz	130
VIII. Vorteile im Hinblick auf Erschütterungen und sekundären Luftschall	131
IX. Umweltverträglichkeit	132
1. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen	132
2. Keine unüberwindbaren naturschutzrechtlichen Hindernisse	135
X. Eigentum	136
1. Unmittelbare Inanspruchnahme	136
2. Mittelbare Inanspruchnahme	136
3. Gesamtwürdigung	137
XI. Vorteile während der Bauzeit	137
XII. Kosten-Nutzen-Verhältnis	138
1. Kosten	138

2.	Nutzen.....	140
3.	Fazit zum Variantenvergleich	141
3.	Teil: Mängel der Planung der Antragstrasse	142
I.	Städtebauliche Auswirkungen.....	142
1.	Unzumutbare Auswirkungen	142
2.	Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände	143
3.	Oberleitung.....	145
4.	Denkmale	145
5.	Eigenbetrieb Hafen.....	145
6.	Pferdemarktbrücke	146
II.	Beeinträchtigung innerstädtischer Verkehrsbeziehungen	146
1.	BÜ Alexanderstraße	146
2.	BÜ Bürgerbuschweg	146
3.	BÜ Am Stadtrand	146
4.	BÜ Karuschenweg.....	147
5.	BÜ Am Strehl	148
6.	Verlust BAB-Unterführung.....	148
III.	Unbewältigte Lärmsituation.....	148
IV.	Brand- und Katastrophenschutz	149
V.	Erschütterungen und sekundärer Luftschall	150
VI.	Umweltverträglichkeit	150
VII.	Eigentum	151
VIII.	Bauzeit.....	151
1.	Baustellenkonzept.....	151
2.	Baustellenbetrieb	156
3.	Beweissicherung	156

1. Teil: Betroffenheit der Stadt Oldenburg

I. Ausgangslage

Die Universitätsstadt Oldenburg ist mit 158.658 Einwohnern nach Hannover und Braunschweig die drittgrößte Stadt sowie eines der Oberzentren des Landes Niedersachsen. Die ehemalige Residenzstadt übernimmt wichtige Versorgungsfunktionen für den oberzentralen Verflechtungsbereich, und zwar als Sitz von Behörden, Bildungs-, Gesundheits- und Dienstleistungseinrichtungen und als Mittelpunkt des regionalen Arbeitsmarktes. Mit rund 74.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten ist die Stadt Oldenburg das dynamische Wirtschafts- und Handelszentrum der Region. Täglich pendeln über 37.000 Berufspendler nach Oldenburg ein und 18.000 Pendler aus. Dies bestätigt die Bedeutung der Stadt Oldenburg als zentraler Arbeitsplatzstandort und Verkehrsknotenpunkt der Region.

Oldenburgs Wirtschaft ist geprägt durch einen dynamischen Mittelstand und einen starken Dienstleistungssektor, etwa im Bereich der Banken und Versicherungen. Daneben haben sich große Betriebe des produzierenden Gewerbes hier angesiedelt, etwa Automobilzulieferer, Unternehmen aus der Nahrungsmittelindustrie, Fotoverarbeitung und dem Druckereigewerbe. Mit der EWE AG hat eines der größten Energieversorgungsunternehmen Deutschlands seinen Sitz in Oldenburg.

Der Oldenburger Hafen, ein Eigenbetrieb der Stadt, liegt im Schnittpunkt der Seewasserstraße Hunte und der Binnenwasserstraße Küstenkanal. Er ist über die Bundesautobahnen A 28 und A 29 gut erreichbar. Über eigene Anschlussgleise ist der Hafen an das Schienennetz der Deutschen Bahn AG angebunden. Mit einem jährlichen Umschlag von durchschnittlich 1,2 Mio. Tonnen gehört der Oldenburger Hafen zu den umschlagstärksten Binnenhäfen Niedersachsens. Durch die bei Verwirklichung des Vorhabens absehbare dramatische Verlängerung der Sperrzeiten der Huntebrücke wird der Hafen schwerwiegenden wirtschaftlichen Schaden nehmen, weil seine Erreichbarkeit nicht mehr gewährleistet ist.

Oldenburg ist zentraler Einkaufsstandort mit über 1,1 Mio. Einwohnern im Marktgebiet, davon ca. 600.000 im Kerngebiet (Stadt und Nahbereich). Die Zentralitätskennziffer von 145 belegt die hohe regionale Bedeutung des Einkaufsstandortes Oldenburg. Auch der Tourismus ist für die Oldenburger Innenstadt, für Gastronomie und Handel von großer Bedeutung. Oldenburg hat 24 Beherbergungsbetriebe mit 2.073 Betten. Im Jahr 2012 konnten die Betriebe über 131.000 Gäste begrüßen. Hauptanziehungspunkte für den Tourismus sind Museen und Einkaufsmöglichkeiten, Ausstellungshäuser, Architektur, Nachtleben, Konzerte sowie Großveranstaltungen. Neben der Gastronomie profitiert der Einzelhandel stark von den Touristen. Dies bestätigt nachdrücklich die Attraktivität der Stadt als zentraler Besuchsort der Region. Die mit dem Vorhaben verbundenen unzumutbaren Beeinträchtigungen der städtebaulichen Qualität der Stadt Oldenburg würden sich auf die Wirtschaftsfaktoren der Stadt negativ auswirken und damit die verschiedenen Gruppen schwerwiegend beeinträchtigen.

Mit sechs Gymnasien, drei integrierten Gesamtschulen mit gymnasialer Oberstufe, sieben Real- und Oberschulen, 29 Grundschulen, vier Förderschulen sowie weiteren Schulen von freien Schulträgern ist Oldenburg zentraler Schulstandort der Region. Im Jahr 2009 wurde der Stadt Oldenburg der Titel „Wissenschaftsstadt“ verliehen. An den Hochschulen der Stadt sind über 14.000 Studierende immatrikuliert. Das Vorhaben betrifft die Schüler und Studierenden der Stadt nachhaltig. Diese Betroffenheit bedeutet neben der Lärmbelastung in den Klassenräumen erhebliche Beeinträchtigungen für den Aufenthalt im Außenbereich, auf den Schulhöfen und Plätzen der Schulen. Die Erreichbarkeit der Einrichtungen verschlechtert sich durch das Vorhaben in unzumutbarer Weise. Die prognostizierte Steigerung des Zugverkehrs würde zu einer erheblichen Verlängerung der Schrankenschließzeiten an den höhengleichen Bahnübergängen führen. Schulwege und die Wege zu den Ausbildungsstätten wären beeinträchtigt. In diesem Zusammenhang ist auch darauf hinzuweisen, dass Oldenburg eine Fahrradstadt ist. Dieses Verkehrsmittel wird in Oldenburg von allen Bevölkerungsschichten intensiv genutzt. Fahrradfahrer sind an höhengleichen Bahnübergängen besonders gefährdet.

Ähnliche Beeinträchtigungen sind für die Einrichtungen des Gesundheitswesens zu erwarten. Oldenburg verfügt über drei Krankenhäuser mit 1.560 Betten. Auch die Erreichbarkeit dieser Einrichtungen wird durch das Vorhaben erheblich erschwert, Rettungswege werden beeinträchtigt.

In Oldenburg gibt es zahlreiche Kirchen, die durch die zusätzlichen Lärmimmissionen ebenfalls erheblich beeinträchtigt werden.

Die verkehrsgünstige Lage der Stadt, die von einem Autobahnring mit der A 28 in Richtung Westen, der A 29 in Richtung Norden, der A 293 als Verbindung zwischen A 28 und A 29 sowie der vierspurig ausgebauten Nordtangente als Verbindung zwischen A 29 und A 293 umgeben wird, ist ein wichtiger Standortvorteil. Die Belastung durch die Zerschneidungswirkung und die Beeinträchtigung durch Schienenverkehrslärm wird zu einer unzumutbaren Steigerung der Betroffenheiten führen. In den unmittelbar an das Vorhaben im Planfeststellungsabschnitt 1 angrenzenden Stadtteilen wohnen knapp 30.000 Einwohner, im weiteren Umfeld in den nördlichen Stadtteilen ca. 70.000 betroffene Einwohner. Ca. 50 % der Oldenburger Bevölkerung werden durch das Vorhaben nachteilig betroffen.

II. Bestandsstrecke und Ausbauvorhaben

1. Bestandsstrecke 1522

Die Strecke 1522 verläuft als zweigleisige Hauptbahn zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven. Sie beginnt im Oldenburger Hauptbahnhof und zweigt dann nach der Pferdemarktbrücke in Nord-Süd-Richtung nach Wilhelmshaven ab. Die Strecke wurde im Jahr 1867 in Betrieb genommen. Zu diesem Zeitpunkt gab es in den von der Bahnstrecke berührten Bereichen nördlich des Pferdemarktes keine relevante Siedlungsentwicklung, sondern die für die Region typische landwirtschaftliche Siedlungs- und Nutzungsstruktur. Wegen der dynamischen Siedlungsentwicklung der Stadt liegt die Bahnstrecke 1522 auf Oldenburger Gemarkung heute vollständig innerhalb des stark verdichteten Siedlungskörpers.

Die Strecke verläuft nach der Pferdemarktbrücke auf einem ca. 4 m hohen Bahndamm. Vor der Autobahnbrücke BAB 293 senkt sich die Strecke auf Geländeneiveau ab und unterquert hier die Autobahn. Danach liegt die Strecke annähernd auf Geländeneiveau.

Die Strecke weist im Bestand folgende Parameter auf:

Strecken-Nr.:	1522
Bezeichnung:	Oldenburg-Wilhelmshaven
Art der Strecke:	Hauptbahn
Streckenategorie:	R80
Radsatzlast:	22,5 t.

Auf der Strecke wird im Bestand das folgende Betriebsprogramm abgefahren:

Streckenbelegung/Tag und in beiden Richtungen		Summe
Schienenpersonen- verkehr (SPNV)	Schienengüter- verkehr (SGV)	
44	8	52

Die Güterzüge verkehren regelmäßig tagsüber. Nachts (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr) findet derzeit auf der Strecke 1522 fast kein Güterzugverkehr statt. Im SPNV verkehren nachts ca. 8 Züge.

Im Verlauf der Strecke 1522 von Süden nach Norden gibt es zunächst die Pferdemarktbrücke als Straßenunter-/Eisenbahnüberführung. Danach folgen drei Eisenbahnüberführungen (EÜ Ziegelhofstraße, EÜ Elsässer Straße, EÜ Melkbrink) sowie eine Fußgängerunterführung (EÜ Fußweg Nedderend). Im weiteren Verlauf unterquert die Eisenbahnstrecke die BAB 293 (SÜ BAB 293). Nach der BAB 293 wird die Strecke 1522 auf Gelän-

deniveau geführt. Auf dem Oldenburger Stadtgebiet folgen dann fünf höhengleiche Bahnübergänge:

- BÜ 1, Alexanderstraße (L825),
- BÜ 2, Bürgerbuschweg,
- BÜ 3, Am Stadtrand,
- BÜ 4, Karuschenweg,
- BÜ 5, Am Strehl.

Im weiteren Verlauf der Strecke folgen zwei weitere Bahnübergänge auf dem Gebiet des Landkreises Ammerland:

- BÜ 6, Grafestraße,
- BÜ 7, Neusüdender Straße.

Die höhengleichen Bahnübergänge entfalten schon heute eine trennende Wirkung zwischen den nördlichen Oldenburger Stadtteilen. Die Standzeiten an den Bahnübergängen sind zum Teil erheblich.

2. Einbindung der Strecke 1522 in das Streckennetz – Nadelöhr Huntebrücke

Die Stadt Oldenburg liegt am Kreuzungspunkt der Kursbuchstrecken Emden/Leer/Bremen (Strecken 1520 und 1500) sowie Wilhelmshaven-Osnabrück (Strecken 1522 und 1502).

Entlang der Strecke 1500 Bremen-Oldenburg liegt südöstlich des Oldenburger Hauptbahnhofs zunächst der Bahnübergang Stau. Die aus dem Oldenburger Hauptbahnhof in Richtung Bremen über die Strecke 1500 und in Richtung Osnabrück über die Strecke 1502 fahrenden Züge müssen im weiteren Verlauf die größte bewegliche Eisenbahnbrücke Europas über die Hunte, die sogenannte „Huntebrücke“ queren. Die Huntebrücke ist zweigleisig und elektrifiziert. Es handelt sich um ein Baudenkmal von

besonderer Bedeutung. Wegen der geringen Bauhöhe kann die Huntebrücke im geschlossenen Zustand vom Schiffsverkehr nicht unterquert werden. Aus diesem Grund gibt es Sperrzeiten für den Bahnverkehr, in denen die Brücke für den Schiffsverkehr für derzeit ca. 10 Minuten je Stunde geöffnet wird.

Nach der Huntebrücke verläuft die Strecke 1500 Bremen-Oldenburg in östlicher Richtung weiter. Die Strecke 1502 Osnabrück-Oldenburg zweigt südlich der Huntebrücke in Richtung Süden ab. Kurz hinter der Verzweigung wird von beiden Strecken die Stedinger Straße (L 866) an zwei von einander unabhängigen BÜ Stedinger Straße niveaugleich gequert. Dort bestehen in einem Abstand von ca. 100 m zwei beschränkte Bahnübergänge auf dem Gebiet der Stadt Oldenburg.

Im weiteren Verlauf der Strecke 1500 folgen in Richtung Bremen drei Bahnübergänge, nämlich der BÜ Hemmelsbäker Kanalweg, BÜ Hasenweg und BÜ Tweelbäker Weg.

An der Strecke 1502 folgen der BÜ Schulstraße und der BÜ Bremer Heerstraße und der BÜ Sprungweg.

Zwischen den Strecken 1500 Bremen-Oldenburg und 1502 Osnabrück-Oldenburg gibt es eine eingleisige, nicht elektrifizierte Verbindungsbahn über die Hemmelsberger Kurve. Züge aus Richtung Cloppenburg/Osnabrück in Richtung Hude/Bremen und zurück können diese Strecke nutzen und müssen nicht über den Oldenburger Hauptbahnhof fahren. Die Hemmelsberger Kurve wird derzeit von drei bis vier Güterzugpaaren täglich befahren. Diese Verbindungsbahn kreuzt in drei Fällen niveaugleich die Straße (BÜ Sandweg, BÜ Herrenweg und BÜ Bremer Heerstraße).

3. Ausbauvorhaben Oldenburg-Wilhelmshaven

Am 27.09.2012 wurde der tideunabhängige Tiefwasserhafen „JadeWeserPort“ offiziell eröffnet. Zusammen mit weiteren nördlich von Wilhelmshaven gelegenen Industrie- und Gewerbegebieten ist in diesem Zusam-

menhang mit einem deutlich höheren Verkehrsaufkommen an Güterzügen zu rechnen.

Um diesen Verkehrsbedarf zu decken, wurde die Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg-Wilhelmshaven im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege in der Kategorie 1 „Vordringlicher Bedarf“, Abschnitt b „neue Vorhaben“ als laufende Nr. 3 eingestellt. Der Bedarfsplan bildet die Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSWAG in der Fassung vom 31.10.2006, BGBl. S. 2407).

Auf der Grundlage eines im Auftrag der JadeWeserPort Realisierungsgesellschaft erstellten Verkehrsgutachtens über die Schienenhinterlandanbindung sowie der Festlegungen im Bundesverkehrswegeplan wurde ein dreistufiger Ausbauplan für die ABS Oldenburg-Wilhelmshaven bis zum JadeWeserPort entwickelt. In der Ausbaustufe III ist der Ausbau der Strecke 1522 in fünf Planfeststellungsabschnitten vorgesehen. Die Anbindung des JadeWeserPorts ab Sande bildet den PFA 6 (Strecken 1540, 1552 und 1553).

Wesentliche Ziele der Ausbaustufe III sind die Beseitigung aller eingleisigen Abschnitte zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven, die durchgehende Elektrifizierung der Strecke und die Tonnageerhöhung. Werden die Ausbaumaßnahmen in den Planfeststellungsabschnitten 2 bis 6 verwirklicht, wird die Leistungsfähigkeit der Gesamtstrecke wesentlich erhöht. Während es bisher Engpässe in den Streckenabschnitten nördlich der Stadt Oldenburg gab, fallen diese künftig mit der Folge einer stärkeren Belastung der Stadtstrecke in Oldenburg weg. Das „Nadelöhr“ Huntebrücke wird ebenso wie die Oldenburger Bürger über die Zumutbarkeitsgrenze hinaus belastet.

4. Einwendungen der Stadt Oldenburg in den PFA 2, 3 und 4

Die Stadt Oldenburg hat deshalb auch in den die anderen Planfeststellungsabschnitte betreffenden Verfahren Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben:

In den Planfeststellungsabschnitten 2 und 3 hat die Stadt Oldenburg Einwendungen geltend gemacht und eine Anfechtungsklage zum Bundesverwaltungsgericht gegen die Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 betreffend die Planfeststellungsabschnitte 2 und 3 erhoben. Außerdem wurde beantragt, die aufschiebende Wirkung der Klagen nach §§ 80, 80a VwGO anzuordnen.

Neben der Stadt Oldenburg haben die Vereinte Oldenburger Sozialstiftung, eine Wohnungsbaugesellschaft sowie mehrere Oldenburger Bürger Klage erhoben und die Anordnung der aufschiebenden Wirkung im Eilverfahren beantragt.

Mit Beschluss vom 24.01.2012 hat das Bundesverwaltungsgericht den Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung abgelehnt (BVerwG 7 VR 13.11). Das Bundesverwaltungsgericht hat in dem ablehnenden Beschluss aber deutlich gemacht, dass die Lärmfernwirkungen in Oldenburg in die Abwägung der angegriffenen Planfeststellungsbeschlüsse einzubeziehen sind. Es bleibe dann der Klärung im Hauptsacheverfahren vorbehalten, ob die Planfeststellungsbehörde den zu erwartenden Lärmzuwachs in beanstandungsfreier Weise in ihre Erwägungen eingestellt habe. Das Bundesverwaltungsgericht weist ausdrücklich darauf hin, dass bei einer zeitversetzten Planung und Umsetzung in Abschnitten ein auf die Übergangszeit bezogener Lärmschutz – etwa durch eine Betriebszeitenregelung oder Geschwindigkeitsbegrenzungen – geboten sein könne.

Im Termin zur mündlichen Verhandlung beim Bundesverwaltungsgericht haben die Stadt Oldenburg, die Oldenburger Sozialstiftung, eine Wohnungsbaugesellschaft und ein Oldenburger Bürger am 05.07.2012 einen Vergleich mit der Beklagten und der beigeladenen Vorhabenträgerin ab-

geschlossen. Danach erklärt sich die Vorhabenträgerin bereit, die im PFA 1 für Grundstücke im Einwirkungsbereich der Bahnstrecke zu erwartenden passiven Schallschutzmaßnahmen nach Vorsorgewerten in der Weise vorzuziehen, dass diese bereits im Laufe des kommenden Jahres und damit vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses für diesen Abschnitt umgesetzt werden können. Bei der Planung der passiven Schallschutzmaßnahmen wird unterstellt, dass die Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes (vor allem Lärmschutzwände) verwirklicht werden. Ein Rechtsverzicht im Hinblick auf mögliche Klagen gegen den Planfeststellungsbeschluss einschließlich der von der Stadt Oldenburg unverändert aufrechterhaltenen Forderung nach einer Umgehungsstrasse ist mit dem Vergleichsabschluss ausdrücklich nicht verbunden.

Drei Klageverfahren von Oldenburger Bürgern wurden fortgesetzt. Das Bundesverwaltungsgericht hat mit Urteil vom 21.11.2013 (BVerwG 7 A 28.12) die Beklagte verpflichtet, über eine Ergänzung der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 um Maßnahmen zum Schutz der Kläger vor Lärmimmissionen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts erneut zu entscheiden.

Die Stadt Oldenburg hat außerdem im Planfeststellungsabschnitt 4 (Varel-Sande) sowie in einem die Ausbaustufe II betreffenden Planfeststellungsverfahren Bahnumfahrung Sande im Dezember 2013 Einwendungen gegen die Ausbauvorhaben vorgebracht.

5. Planfeststellungsabschnitt 1

Der die Stadt Oldenburg unmittelbar betreffende PFA 1 umfasst den Bereich der Strecke 1522 von Bahn-km 0,841 ab dem Abzweig der Strecke 1522 von der Strecke 1520 (Oldenburg-Leer) kurz hinter der EÜ Pferdemarkt. Der PFA 1 endet nach der Gemarkungsgrenze der Stadt Oldenburg auf Gebiet der Gemeinde Rastede kurz vor der Überführung der Autobahn A 29. Daran schließt sich bis Bahn-km 21,236 der PFA 2 (Rastede-Hahn) und sodann bis Bahn-km 35,200 der PFA 3 (Jaderberg-Varel) an. Die PFA 4 und 5 betreffen die Abschnitte von Varel über Sande bis Wilhelmshaven.

Wesentliche Ziele des Ausbaus im PFA 1 sind (vgl. Anhang zur Anlage 2, S. 4)

- die Elektrifizierung der Strecke,
- die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h pro Stunde,
- die Erhöhung der Radsatzlast von 22,5 t auf 23,5 t,
- wegen der Erhöhung der Radsatzlast und der höheren Geschwindigkeit erfolgt der weitgehende Austausch des Unterbaus unter den Gleisen mit Einbau von Schutzschichten unter dem Schotteroberbau in unterschiedlichen Mächtigkeiten entsprechend den Regeln der Technik, in Teilbereichen auch ein vollständiger Bodenaustausch,
- Böschungssicherung und Erhöhung der Tragfähigkeit von Dämmen entsprechend dem aktuellen Regelwerk,
- Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik an die neuen Gegebenheiten,
- Auflassung des BÜ Alexanderstraße und Ersatz durch eine Eisenbahnüberführung in Verbindung mit einer Tieferlegung der Alexanderstraße,
- Umbauarbeiten an weiteren sechs Bahnübergängen,
- Erneuerung der technischen Ausrüstung,
- Herstellung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen.

Nach Abschluss der Ausbaumaßnahmen wird die Strecke 1522 folgende Ausbauparameter aufweisen:

Strecken-Nr.:	1522
Bezeichnung:	Oldenburg-Wilhelmshaven
Art der Strecke:	Hauptbahn
Streckenategorie:	M160 (früher R80)
Höchstgeschwindigkeit:	120 km/h (bisher 100 km/h)
Anzahl Streckengleise:	2
Elektrifizierung:	Strecke ist elektrifiziert (bisher nicht elektrifiziert)
Streckenklasse:	D4+ (bisher D4)
Radsatzlast:	23,5 t (bisher 22,5 t)

Für das Prognosejahr 2025 geht die Vorhabenträgerin dann von folgendem Betriebsprogramm aus:

Streckenbelegung/Tag und in beiden Richtungen		Summe
Schienenpersonen- nahverkehr (SPNV)	Schienengüter- verkehr (SGV)	
44	77 (bisher 8)	121 (bisher 52)

Das Betriebsprogramm sieht damit im Prognosejahr 2025 eine drastische Steigerung des Güterzugverkehrs durch die Stadt Oldenburg vor. Während bisher nur 8 Güterzüge regelmäßig im Tagzeitraum verkehrten, werden künftig 77 Güterzüge erwartet. Nach den Prognosen der Vorhabenträgerin verkehren davon 46 Züge SGV tagsüber sowie 31 Züge SGV in der Nacht (22:00 Uhr bis 06:00 Uhr).

III. Überblick zur Betroffenheit der Stadt Oldenburg

1. Kommunale Belange in der Planfeststellung

- a) Eine Gemeinde kann eine Fachplanung unter Berufung auf ihre Planungshoheit abwehren, wenn durch die Fachplanung eine hinreichend konkrete und verfestigte eigene Planung der Gemeinde nachhaltig gestört wird oder wenn das Fachplanungsvorhaben wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer durchsetzbaren kommunalen Planung entzieht (BVerwGE 90, 96, 100, BVerwG, NVwZ 2005, 313, 316). Eine nachhaltige Störung der kommunalen Planungshoheit liegt insbesondere dann vor, wenn sich ein vorhabenbedingter erheblicher Lärmzuwachs (Bau und Betrieb) nicht nur auf einzelne benachbarte Grundstücke, sondern auch wesentliche Teile von Baugebieten auswirkt, die in Bebauungsplänen ausgewiesen sind (BVerwG, NVwZ 2005, 811).

Bei der Konkurrenz verschiedener Planungen gilt der Grundsatz der Priorität. Die spätere Planung muss auf die frühere Planung Rücksicht nehmen, falls diese hinreichend verfestigt ist. Die hinreichende Verfestigung ergibt sich mit der öffentlichen Auslegung der Planentwürfe (BVerwG, NVwZ 2003, 207, 208; NVwZ 2007, 833, Rn. 9).

Die Gemeinde ist nicht nur berechtigt, den Lärmzuwachs auf ihre Baugebiete geltend zu machen, sondern darüber hinaus alle weiteren schädlichen Umwelteinwirkungen (§ 3 Abs. 1 BImSchG) durch das planfeststellungsbedürftige Vorhaben, z.B. auch Auswirkungen auf die Wohngebiete durch Luftverunreinigungen, Erschütterungen, Licht oder ähnliche Umwelteinwirkungen.

- b) Neben der Bauleitplanung sind auch weitere Planungen der Gemeinde in ihrer Zuständigkeit von der kommunalen Planungshoheit aus Art. 28 Abs. 2 GG geschützt. Dazu gehört z.B. die Lärmminde-
rungsplanung nach §§ 47a ff. BImSchG (§ 47e BImSchG).

- c) Zu den von der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie geschützten Elementen gehört außerdem in hervorragender Weise der Städtebau. Verstärkt ein Vorhaben z.B. die städtebauliche Trennwirkung einer Bahntrasse, ist die Gemeinde in eigenen Rechten verletzt. Ebenfalls zum Schutzbereich der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie gehören die innerstädtischen Verkehrsbeziehungen. Werden sie nachhaltig gestört, kann die Gemeinde in ihren Rechten verletzt sein.

In der Rechtsprechung wird insoweit aus dem Schutzbereich der Selbstverwaltungsgarantie ein „Selbstgestaltungsrecht“ der Gemeinde hergeleitet. Dieses Recht kann verletzt sein, wenn die Gemeinde durch Maßnahmen betroffen würde, die das Ortsbild entscheidend prägen und hierdurch nachhaltig auf das Gemeindegebiet und die Entwicklung der Gemeinde einwirken (vgl. insoweit bereits BayVGH, BayVBl 1985, 626, 628; BVerwGE 77, 128, 132 f.; BVerwG, U. v. 18.07.2013 – 7 A 4/12 = NVwZ 2013, 1605; BVerwG, U. v. 06.11.2013 – 9 A 9/12). Das Selbstgestaltungsrecht kann verletzt sein, wenn z.B. ein Brückenbauwerk Sichtbeziehungen innerhalb einer Gemeinde tiefgreifend verändert und negative Auswirkungen auf das Ortsbild entfaltet.

- d) Als zuständige Behörde für die örtliche Gefahrenabwehr (§§ 1 Abs. 1, 97 Abs. 1 SOG) ist die Gemeinde in ihren Rechten verletzt, wenn ein Fachplanungsvorhaben negative Auswirkungen auf die öffentliche Sicherheit im Gemeindegebiet hat und die Abwehr von Gefahren nicht sichergestellt ist.

Zu den von Art. 28 Abs. 2 GG geschützten Angelegenheiten der örtlichen Gemeinschaft gehört auch die Abwehr von Gefahren durch Brände (abwehrender und vorbeugender Brandschutz) sowie die Hilfeleistung bei Unglücksfällen und bei Notständen (Hilfeleistung) als Aufgabe des eigenen Wirkungskreises (§ 1 Abs. 1 und 2, § 2 Abs. 1 Satz 1 NBrandSchG).

- e) Eine Gemeinde kann weiter eine Beeinträchtigung ihrer öffentlichen Einrichtungen durch ein Fachplanungsvorhaben rügen. Die Funktionsfähigkeit der von der Gemeinde geschaffenen öffentlichen Einrichtungen gehört zum von Art. 28 Abs. 2 GG geschützten Kernbestand der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie (vgl. auch § 30 NKomVG).
- f) Schließlich kann die Gemeinde die unmittelbare oder mittelbare Inanspruchnahme städtischen Eigentums durch eine Fachplanung rügen. Eine solche Inanspruchnahme ist bei Fachplanungen mit enteignungsrechtlicher Vorwirkung (§§ 22 Abs. 1 und 2 AEG) nur dann rechtmäßig, wenn die Planfeststellungsentscheidung insgesamt rechtmäßig ist (Vollüberprüfungsanspruch). Insoweit ergibt sich die schutzfähige Rechtsposition der Gemeinde bereits aus einfachem Recht, ob die Gemeinden darüber hinaus im Hinblick auf ihr Eigentum auch grundrechtsfähig sind, bedarf deshalb keiner näheren Betrachtung.
- g) Gemessen an diesem Maßstab wird die Stadt Oldenburg durch die Planungen rechtswidrig in ihren von Art. 28 GG geschützten Rechten betroffen. Dies wird im Folgenden dargelegt.

2. Fehlende betriebliche Eignung

Die eingereichten Planfeststellungsunterlagen belegen die betriebliche Leistungsfähigkeit des Vorhabens zur Erreichung der Ziele nicht. Die für das Jahr 2025 prognostizierten Zugfahrten lassen sich betrieblich nur abwickeln, wenn die Hunteklappbrücke nicht im gleichen Umfang wie bisher geöffnet wird. Die dadurch verursachten Wartezeiten der auf der Hunte verkehrenden Schiffe führen zu einer nicht akzeptablen Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs und des Hafenbetriebs der Stadt Oldenburg. Zudem kann die nach den Planfeststellungsunterlagen prognostizierte Zugmenge nur abgefahren werden, wenn zusätzliche Güterzüge in die Nachstunden verlagert werden. Nach den der Stadt vorliegenden Leistungsfähigkeitsberechnungen der Vorhabenträgerin können in den Tagstunden lediglich 19

zusätzliche Güterzüge die Huntebrücke queren. Somit verbleiben 19 Züge, die im Tagzeitraum nicht fahrbar sind. Dieser Zugverkehr muss in die Nachstunden verlagert werden. Dies führt zu einer Zunahme des nächtlichen Güterverkehrs um 19 auf dann 50 Güterzüge.

Zur Darlegung der Beeinträchtigung der Stadt Oldenburg aus eisenbahnbetrieblicher Sicht werden folgende Stellungnahmen vorgelegt:

- **Anlage 1:** VWI GmbH, Einwendungen aus eisenbahnbetrieblicher Sicht gegen die Planfeststellung PFA 1 der ABS Oldenburg-Wilhelmshaven, Februar 2014
- **Anlage 2:** Stellungnahme Eigenbetrieb Hafen der Stadt Oldenburg vom 11.03.2014

3. Unzumutbare städtebauliche Auswirkungen

Der Ausbau der Antragstrasse innerhalb des Oldenburger Siedlungskörpers führt zu vollkommen unverträglichen städtebaulichen Beeinträchtigungen für die Stadt Oldenburg. Die geplanten beidseitigen Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 15,8 km bedingen unzumutbare optische Barrieren der stadtbildprägenden Sichtbeziehungen sowie Beeinträchtigungen des Stadtbildes und Beeinträchtigungen von Baudenkmalen. Die erhebliche Zunahme der Schrankenschließung hat gravierende Auswirkungen auf viele innerstädtische Verkehrsbeziehungen. Der Ausbau der Bestandstrecke stört die Qualität der Erreichbarkeit von öffentlichen Einrichtungen, Erholungsflächen, Versorgungsbereichen und Nachbarschaften. Die städtebauliche Unverträglichkeit der Antragstrasse wird in folgenden Stellungnahmen dargelegt:

- **Anlage 3:** Thalen Consult GmbH, Fachgutachten städtebauliche Verträglichkeit zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse, Oktober 2013
- **Anlage 4:** Stadt Oldenburg, Stellungnahme zur stadtgestalterischen bzw. städtebaulichen Fragen, 17.02.2014

- **Anlage 5:** Stadt Oldenburg, Stellungnahme Denkmalschutz, 19.02.2014
- **Anlage 6:** Stadt Oldenburg, Stellungnahme Fachdienst Verkehrsplanung, 19.02.2014
- **Anlage 7:** Stadt Oldenburg, Stellungnahme zu den fünf Bahnübergängen BÜ 1, BÜ 2, BÜ 3, BÜ 4 und BÜ 5, 19.02.2014
- **Anlage 8:** Stadt Oldenburg (Verfasser Bauplanung Nord-Oldenburg), Machbarkeitsstudie zur Verbesserung der Bahnübergänge Am Stadtrand und Karuschenweg, Erläuterungsbericht, August 2012
- **Anlage 9:** Stadt Oldenburg (Verfasser Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH), Simulation der Verkehrsabläufe im Bereich des Bahnübergangs „Am Stadtrand“, Dezember 2011
- **Anlage 10:** SHP-Ingenieure/Rail Management Consultants GmbH: Studie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an den Bahnübergängen in der Stedinger Straße, Januar 2014

4. Unbewältigte Lärmsituation

Die schalltechnische Untersuchung der Vorhabenträgerin weist schwerwiegende Mängel auf. Wie bereits unter III. 2. ausgeführt, beruht die Schalluntersuchung auf fehlerhaften Annahmen, weil in den Nachtstunden nicht nur 31 Züge, sondern 50 Güterzüge verkehren würden. Dies führt zu einer erheblichen, im Schallschutzkonzept nicht berücksichtigten Lärmssteigerung um rund 2 dB(A). Zum Teil werden bewohnte Gebäude unzutreffend als unbewohnt dargestellt. Aufgrund eines nicht angemessenen Prognosehorizonts ist das Schallschutzkonzept nicht ausreichend bemessen. Die Verlärmung der Außenbereiche wird im schalltechnischen Gutachten vollkommen ausgeblendet. Es fehlt eine Auseinandersetzung, ob wegen der Überlagerung mit anderen relevanten Schallquellen eine Gesundheitsgefahr zu befürchten ist. Das Gutachten setzt sich nicht mit der

Fernwirkung des zusätzlichen Schienenverkehrs außerhalb des Planfeststellungsabschnitts auseinander. Der im Bundesimmissionsschutzgesetz und der Verkehrslärmschutzverordnung bereits beschlossene Wegfall des Schienenbonus zum 01.01.2015 wird in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt.

Zur Darlegung der Mängel der schalltechnischen Untersuchung wird folgende Stellungnahme vorgelegt:

- **Anlage 11:** IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen in Zusammenarbeit mit Stadt Oldenburg, Beratungspapier 03. März 2014

5. Brand- und Katastrophenschutz

Nähere Angaben zu den Risiken der drastischen Erhöhung des Güterzugverkehrs fehlen in den Planfeststellungsunterlagen vollständig.

Das im Erläuterungsbericht unter Ziffer 7 vorgelegte Rettungskonzept berücksichtigt nicht im notwendigen Detaillierungsgrad die örtlichen Gegebenheiten.

Insoweit werden folgende Anlagen vorgelegt:

- **Anlage 12:** Prof. Dr. Klaus Kümmerer, Orientierender Vergleich möglicher Auswirkungen von Gefahrguttransporten - Bestandsstrasse durch die Stadt Oldenburg vs. Autobahn parallele Trasse entlang der A 29, 16.06.2013
- **Anlage 13:** Stadt Oldenburg, Feuerwehr, Stellungnahme zum Rettungskonzept, 18.02.2014

6. Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Die Planfeststellungsunterlagen sind auch im Hinblick auf die Beeinträchtigungen der städtischen Wohngebiete durch Erschütterungen und sekundären Luftschall unzureichend. Die Vorhabenträgerin geht von dem unzu-

treffenden rechtlichen Maßstab aus, bei dem Ausbauvorhaben handle es sich nicht um eine wesentliche Änderung, Erschütterungsschutz sei deshalb nicht zu berücksichtigen. Dies führt zu einer fehlerhaften Bewältigung der Erschütterungssituation. Insoweit werden folgende Unterlagen vorgelegt:

- **Anlage 14:** Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG, Messtechnische Bestandsaufnahme im August/September 2013, 23.09.2013
- **Anlage 15:** Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG, Stellungnahme zum Erläuterungsbericht der Planfeststellung, 13.03.2014.

7. Umweltverträglichkeit

Im Rahmen der Bauarbeiten ist die Errichtung von Baueinrichtungsflächen geplant. Hierbei werden wertvolle Gehölzbestände (Wald) sowie ein Schutzgebiet (GLB) teilweise in Anspruch genommen. Hiergegen und gegen weitere Inhalte der vorgelegten Unterlagen bestehen erhebliche naturschutzfachliche Bedenken.

Insoweit wird folgende Unterlage vorgelegt:

- **Anlage 16:** Stadt Oldenburg, Stellungnahme Fachdienst 432, 19.02.2014.

8. Eigentum

Nach dem Grunderwerbsverzeichnis ist die Inanspruchnahme von städtischem Eigentum vorgesehen. Hiergegen bestehen zum Teil Bedenken:

- **Anlage 17:** Stadt Oldenburg, Stellungnahmen Fachdienst Unternehmensservice und Liegenschaften, 19.02.2014.
- **Anlage 6:** Stadt Oldenburg, Fachdienst Verkehrsplanung, 19.02.2014

9. Bauzeit

Im Hinblick auf die Beeinträchtigungen der Stadt während der Bauzeit sind die Planfeststellungsunterlagen unvollständig. Die Vorhabenträgerin geht offensichtlich davon aus, sie könne die Bewältigung der Auswirkungen des Vorhabens während der Bauphase in die Ausführungsphase verschieben. Eine solche Verschiebung ist unzulässig. Die Vorhabenträgerin hat ein Baustraßen-, Erschließungs- und Baustellenkonzept zu erstellen, das auch ein Umleitungskonzept mit umfassen muss. Die Verkehrssicherheit der Fußgänger und Radfahrer ist zu gewährleisten. Die Erstellung eines Sicherheitskonzepts ist darüber hinaus wesentlicher Bestandteil des Baustraßen-, Erschließungs- und Baustellenkonzepts. In diesem Konzept muss dargelegt werden, dass sämtliche öffentlich-rechtlichen Vorschriften eingehalten werden. Schutzvorkehrungen zum Schutz der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer, insbesondere durch Lärm und Staub, sind nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG darzulegen.

Insoweit wird auf folgende Unterlage verwiesen:

- **Anlage 6:** Stadt Oldenburg, Stellungnahme Fachdienst Verkehrsplanung, 19.02.2014
- **Anlage 18:** Stellungnahme der Stadt Oldenburg zum Baustellenbetrieb vom 12.03.2014

10. Alternative Eisenbahnumfahrung

Die unzumutbaren Auswirkungen der Antragstrasse lassen sich nur durch eine Eisenbahnumgehung vermeiden. Die Stadt Oldenburg hat deshalb frühzeitig damit begonnen, diese Alternative näher zu untersuchen. Insoweit werden neben dem Gutachten Thalen Consult GmbH (**Anlage 3**) folgende Unterlagen vorgelegt:

- **Anlage 19:** VWI GmbH, Fachgutachten Eisenbahnplanung zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse, November 2013

- **Anlage 20:** IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Guido Kohnen, Schalltechnisches Gutachten zur Alternativplanung Eisenbahnnumgehungstrasse, Dezember 2013
- **Anlage 21:** KÜFOG GmbH, Fachgutachten Naturschutz zur Alternativplanung Eisenbahnnumgehungstrasse, Stand: 07.02.2014

Alle vorgelegten Anlagen sind Gegenstand der Einwendungen der Stadt Oldenburg sowohl als beteiligte Behörde (§ 73 Abs. 2 VwVfG) als auch als in ihren Rechten betroffene Gemeinde (§ 73 Abs. 4 VwVfG).

2. Teil: Ablehnung der Antragstrasse wegen unzumutbarer Belastungen und vorzugswürdiger Alternative Bahnnumfahung

A. Anforderungen an die Alternativenprüfung

I. Kontrollmaßstab der Rechtsprechung

Im Rahmen der Abwägung bei der Planfeststellung (§ 18 Satz 2 AEG) sind die in Betracht kommenden Alternativen einer vergleichenden Prüfung zu unterziehen. Daraus ergeben sich Anforderungen sowohl an die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials als auch an die Gewichtung von Alternativen:

Zur fehlerfreien Zusammenstellung des Abwägungsmaterials gehören die Untersuchung und die Berücksichtigung von Alternativen. Die Wahl einer ungeeigneten Alternative hält sich nicht im Rahmen der planerischen Gestaltungsfreiheit. Deshalb muss bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials die Eignung der Alternative untersucht werden. Außerdem sind zu untersuchen und in die Abwägung einzubeziehen naheliegende, ernsthaft in Betracht kommende oder sich aufdrängende Alternativen, an denen die mit der Planung verfolgten Ziele unter geringeren Opfern der entgegenstehenden öffentlichen und privaten Belange erreicht werden können. Erweist sich eine Alternative als vorzugswürdig, muss die Planfeststellung der Antragstrasse unterbleiben.

Die notwendige Intensität der Prüfung von Alternativen hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Das Abwägungsgebot fordert, die Vor- und Nachteile einer Alternative in solcher Intensität zu untersuchen, dass auf einer hinreichend detaillierten, sachlich richtigen Grundlage abgewogen werden kann. Je mehr Gewicht ein Belang für die Entscheidung über die Alternativen hat, umso detaillierter muss das Abwägungsmaterial zu diesem Punkt erhoben werden. Dabei ist ein gestuftes Vorgehen auf der Grundlage der Erfüllung von Grobzielen möglich. Die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials ist dann nicht mehr fehlerfrei, wenn die Planfeststellungsunterlagen und ihnen folgend die Planfeststellungsbehörde von unzutreffenden Tatsachen ausgehen oder die entscheidungserheblichen Tatsachen nicht vollständig ermittelt worden sind.

Alternativen haben auch bei der Gewichtung der von der Planung berührten Belange Bedeutung. Alternativen sind zu berücksichtigen, wenn sie eindeutig besser geeignet sind als die gewählte Lösung. Rechtsmindernde Eingriffe sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Zu rechtlich erheblichen Fehlgewichtungen kann es bereits dann kommen, wenn die betroffenen öffentlichen und privaten Belange in einer Weise bewertet werden, die zur objektiven Wichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Eine Trassenwahl ist rechtswidrig, wenn sich die verworfene Alternative entweder als die eindeutig vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planfeststellungsbehörde infolge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (BVerwGE 125, 116, Rn. 98 m.w.N.; zusammenfassend Dolde, NVwZ 1996, 526, 528 f.).

II. Entscheidungsspielräume der Planfeststellungsbehörde

Die oben unter A. I. dargestellten Grundsätze folgen aus der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur gerichtlichen Kontrolle von Planfeststellungsentscheidungen. Die zurückhaltende Rechtskontrolle von Planfeststellungsentscheidungen ist dem Grundsatz der planerischen Gestaltungsfreiheit geschuldet. Die Gerichte sehen es unter Berücksichtigung des Grundsatzes der Gewaltenteilung nicht als ihre Aufgabe an, durch eigene Ermittlungen ersatzweise zu planen und sich hierbei von Erwägungen einer „besseren“ Planung lei-

ten zu lassen. Sie sehen deshalb die Grenze der Gestaltungsfreiheit bei der planerischen Alternativenprüfung erst dann überschritten, wenn einer alternative Linienführung sich unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange als eindeutig vorzugswürdig aufdrängt oder wenn der Planfeststellungsbehörde infolge fehlerhafter Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist.

Die Planfeststellungsbehörde ist aber nicht befugt, diesen Kontrollmaßstab der Rechtsprechung bei ihrer Entscheidung anzuwenden. Kommt die Planfeststellungsbehörde zu dem Ergebnis, dass sich eine andere Trasse als die Antrags-trasse als vorzugswürdig aufdrängt, muss sie den Planfeststellungsantrag abweisen. Sie ist nicht berechtigt, den Plan für eine Antragstrasse festzustellen, wenn eine Alternativtrasse aus ihrer Sicht zwar vorzugswürdig, möglicherweise aber nicht im Sinne der Rechtsprechung „eindeutig“ vorzugswürdig ist.

Der großzügige Prüfungsmaßstab der Rechtsprechung darf von der Planfeststellungsbehörde bei der Ausübung der planerischen Gestaltungsfreiheit nicht „eingeleant“ werden. Ist die Alternativtrasse vorzugswürdig, muss die Planfeststellungsbehörde die Planfeststellung der Antragstrasse ablehnen.

III. Grundsätzliche Rechtsfehler bei der Alternativenprüfung

1. Erläuterungsbericht

Der Erläuterungsbericht enthält unter den Stichwörtern „Streckenführung“, „theoretische alternative Trassenführung“ und „Unterschied zur Bahnverlegung Sande“ (S. 28 ff.) Ausführungen zur von der Stadt Oldenburg favorisierten Umfahrungstrasse. Diese Ausführungen sind unter Berücksichtigung der von der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts aufgestellten Grundsätze der Alternativenprüfung unzureichend und rechtsfehlerhaft. Die Planfeststellungsunterlagen sind bereits aus diesem Grund wegen einer fehlerhaften Alternativenprüfung an die Vorhabenträgerin zur Überarbeitung zurückzugeben.

Die Vorhabenträgerin beruft sich bei der Prüfung der Variantenuntersuchungen zunächst auf die Aufnahme der ABS Oldenburg-Wilhelmshaven in den vordringlichen Bedarf nach der Anlage 1 zu § 1 BSWAG. Sie meint, der Bundesgesetzgeber habe den Planungsauftrag klar umrissen, nämlich Elektrifizierung und Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit soweit wie möglich auf vorhandener Trasse. Die Feststellung eines verkehrlichen Bedarfs sei vom Gesetzgeber gewollt. Dieser Bedarf sei durch die Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit, die Elektrifizierung der Strecke und die Anhebung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h definiert. Für die Alternativenprüfung kommt die Vorhabenträgerin deshalb anhand der gesetzlichen Bedarfsfestlegung zu folgendem Ergebnis (Erläuterungsbericht, S. 28):

„Angesichts dieses gesetzgeberischen Auftrages und der Tatsache, dass die Vorgaben in der vorhandenen Trassierung ohne Änderung der Gleislage umgesetzt werden können, wurde eine vertiefte Alternativenprüfung nicht durchgeführt.“

Sodann werden von der Vorhabenträgerin einige Argumente zusammengetragen, die gegen die von der Stadt Oldenburg vorgeschlagene Bahnumfahrung sprechen sollen. Diese Argumentation erreicht – wie die Vorhabenträgerin auch einräumt – allenfalls die Stufe einer Grobanalyse, nicht aber die Anforderungen an die Abwägung einer ernsthaft in Betracht kommenden Alternative.

2. Bedeutung der gesetzlichen Bedarfsfestlegung

- a) Die in den Planfeststellungsunterlagen vorgenommene Alternativenabwägung ist schon deshalb rechtlich fehlerhaft und damit untauglich, weil die Vorhabenträgerin den Prüfungsmaßstab grundlegend verkannt hat. Wie bereits oben (A. I.) ausgeführt, ist die Alternativenprüfung Teil der Abwägung (§ 18 Satz 2 AEG). Davon strikt zu unterscheiden ist die gesetzliche Bedarfsfestlegung nach § 1 Abs. 2 BSWAG. Die Bedarfsfestlegung betrifft einen Prüfungspunkt der Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsantrags, der mit der Alterna-

tivenabwägung nichts zu tun hat, nämlich ausschließlich die Planrechtfertigung eines Vorhabens.

Die Planrechtfertigung ist wegen der enteignungsrechtlichen Vorwirkung (§ 22 Abs. 1 und 2 AEG) zu prüfen. Es handelt sich dabei um den ersten materiellen Prüfungspunkt für einen Planfeststellungsantrag. Die materielle Planbindung unter dem Gesichtspunkt einer Planrechtfertigung ergibt sich als grundsätzliches rechtliches Erfordernis aus der Erwägung, dass eine hoheitliche Planung ihre Rechtfertigung nicht schon in sich selbst trägt, sondern im Hinblick auf die von ihr ausgehenden Einwirkungen auf Rechte Dritter für die jeweils konkrete Planungsmaßnahme rechtfertigungsbedürftig ist. Die Planrechtfertigung ist ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und eine Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit einem Eingriff in Rechte Dritter verbunden ist. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts findet die Planung ihre Rechtfertigung darin, dass für das mit ihr beabsichtigte Projekt nach Maßgabe der vom Fachplanungsgesetz allgemein verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht, die mit ihr geplante Maßnahme also objektiv erforderlich ist. Dies ist nicht erst bei Unausweichlichkeit der Fall, sondern bereits dann, wenn das Vorhaben „vernünftigerweise geboten“ ist und deshalb im Gemeinwohlinteresse insbesondere Eingriffe in Rechtspositionen Dritter wie etwa das Grundeigentum oder die Planungshoheit von Gemeinden zu legitimieren vermag. Hier reicht es bereits aus, wenn die mit dem konkreten Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen dem anzustrebenden Ziel mit hinreichender Plausibilität dienen. Bei Verkehrsvorhaben ergibt sich die Planrechtfertigung regelmäßig aus dem Verkehrsbedürfnis, das für eine bestimmte Maßnahme spricht (vgl. dazu BVerwGE 125, 116, 181; 56, 110, 120).

Die Planrechtfertigung der Umfahrungstrasse ergibt sich damit zwar möglicherweise dann noch nicht aus der gesetzlichen Festlegung des § 1 Abs. 2 BSWAG, wenn man die Auffassung vertritt, dass eine

Umfahrung kein „Ausbau“ der Strecke ist. Darauf kommt es letztlich aber nicht an, weil sich auch die Planrechtfertigung für die Umfahrungstrasse aus dem Verkehrsbedürfnis ergibt, das für die Antragsstrasse spricht. Es geht darum, den zusätzlichen Güterzugverkehr, der vom JadeWeserPort und den angrenzenden Gewerbegebieten verursacht wird, auf einer durchgehend elektrifizierten und zweigleisigen Bahnstrecke mit einer Höchstgeschwindigkeit von bis zu 120 km/h abzuwickeln. Genau dieses Verkehrsbedürfnis rechtfertigt sowohl den Ausbau der Antragsstrasse als auch den Bau einer Umfahrungstrasse. Welche der beiden Trassen die vorzugswürdige ist, kann und darf bei der Bedarfsfestlegung keine Rolle spielen. Dies ist Gegenstand der Alternativenprüfung, die systematisch später im Rahmen des Abwägungsgebots (§ 18 Satz 2 AEG) zu prüfen ist.

- b) Diese Systematik hat die Vorhabenträgerin grundlegend verkannt. Sie meint offenkundig, aus der gesetzlichen Bedarfsfestlegung folge bereits eine Bindung auch für die Alternativenprüfung im Rahmen der Abwägung. Mit dieser Rechtsauffassung setzt sich die Vorhabenträgerin in Widerspruch zur Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts und des Bundesverfassungsgerichts:

Der Bedarfsplan entfaltet danach nicht die Wirkung einer bindenden Vorgabe für die Trassenplanung. Nach § 1 Abs. 2 BSWAG ist die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die Planfeststellung nach § 18 AEG verbindlich. Nach dieser Regelung ist die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf nur für die Feststellung des Bedarfs im Planfeststellungsverfahren verbindlich, nicht aber für die Linienbestimmung und Trassierung oder für die Abwägung, insoweit hat sie keine Bedeutung (BVerwGE 71, 166, 171 f.; 84, 123, 126; BVerfG, B. v. 19.07.1995 – 2 BvR 2397/94 = NVwZ 1996, 261; ebenso zum Fernstraßenrecht auch BVerfG, B. v. 09.02.1996 – 1 BvR 1752/95 und BVerwG, U. v. 08.06.1995 – 4 C 4/94 = BVerwGE 98, 339, 345 f.).

Mit dem Bedarfsplan konkretisiert der Bundesgesetzgeber damit (nur) den Bedarf im Sinne der Planrechtfertigung für die in den Bedarfsplan aufgenommenen Vorhaben mit bindender Wirkung auch für die zur Rechtmäßigkeitskontrolle von Planfeststellungen berufenen Gerichte. Er schreibt aber nicht eine bestimmte Trassenführung verbindlich vor und legt damit auch nicht von vornherein die Betroffenheit bestimmter Grundstücke fest, die Entscheidung über die konkrete Trassenführung ist vielmehr erst bei der Planfeststellung zu treffen.

Selbst wenn der Bedarfsplan also eine Ausbaumaßnahme vorsieht, kann diese noch an entgegenstehenden öffentlichen Belangen, z.B. solchen des Schallschutzes scheitern, oder auch daran, dass mit ihr im Verhältnis zu einer Alternativtrasse z.B. schwerwiegende Eingriffe in die kommunale Selbstverwaltungsgarantie verbunden sind. Einzelheiten der Trassenführung und mögliche Varianten sowie alle für und gegen das Vorhaben in seiner konkreten Gestalt sprechenden Belange sind erst im Planfeststellungsverfahren abzuwägen und zu prüfen.

Mit der Festlegung einer Ausbaustrecke im Bedarfsplan ist damit keine Vorfestlegung für die Variantenauswahl im späteren Planfeststellungsverfahren verbunden. Die Festlegung eines Bedarfs für eine „Ausbaustrecke“ bedeutet nicht, dass die Variantenprüfung im späteren Planfeststellungsverfahren auf Untervarianten einer „Ausbaustrecke“ eingeschränkt wird. Vielmehr schließt die Festlegung einer Ausbaustrecke nicht aus, dass auch Ortsumfahrungen geprüft werden, die möglicherweise den Umfang einer Neubaustrecke erreichen können. Bei der Festlegung des Bedarfs für eine Ausbaustrecke im Bedarfsplan sind auch großräumigere Trassenvarianten, wie hier z.B. die Umfahrung von Oldenburg, vollumfänglich in den Variantenvergleich einzubeziehen. Die Rechtsauffassung der Vorhabenträgerin, die wegen der Bedarfsfestlegung keine vertiefte Alternativenprüfung

durchgeführt hat, ist fehlerhaft und verletzt die Stadt Oldenburg in ihren Rechten aus Art. 28 Abs. 2 GG.

- c) Die hier vertretene Auslegung ist auch verfassungsrechtlich geboten.

Eingriffe in die kommunale Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 GG sind nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nur dann zu rechtfertigen, wenn den Gemeinden ermöglicht wird, ihre Belange in die Entscheidung einzubringen (BVerfGE 56, 298, 313 ff.; 76, 107, 119 ff. und 122; BVerfG, NVwZ 1996, 261). Nachdem die betroffenen Gemeinden bei der Aufstellung des Bedarfsplans nicht beteiligt werden, haben sie auch keine Möglichkeit, ihre Belange einzubringen. Wenn man dann – wie die Vorhabenträgerin – davon ausgeht, dass mit der Aufnahme einer „Ausbaustrecke“ in den Bedarfsplan die Möglichkeit der Planung einer Umfahrungstrasse von Oldenburg ausgeschlossen ist, wäre Art. 28 Abs. 2 GG verletzt. Ohne die Möglichkeit einer Anhörung der Stadt Oldenburg im Verfahren der Aufstellung des Bedarfsplanes wäre das Planfeststellungsverfahren auf die Planung einer Ausbaustrecke festgelegt, Alternativen kämen nicht mehr in Betracht. Um die Verfassungswidrigkeit dieses Ergebnisses zu vermeiden, muss das BSWAG dahingehend ausgelegt werden, dass auch dann, wenn im Bedarfsplan eine Ausbaustrecke festgelegt wird, im Planfeststellungsverfahren eine ergebnisoffene Variantenprüfung erfolgt, die auch neu zu bauende Streckenabschnitte mit einschließt. Erst im Planfeststellungsverfahren werden die Gemeinden in verfassungsrechtlich unbedenklicher Art und Weise angehört und haben die Möglichkeit, ihre Belange in die Variantenwahl einzubringen.

3. Planrechtfertigung der Eisenbahnumgebungstrasse

Gegen die hier vertretene Auslegung kann auch nicht vorgebracht werden, mangels gesetzlicher Bedarfsfeststellung für eine Umfahrungstrasse fehle es bei der von der Stadt Oldenburg vorgeschlagenen Alternativtrasse an der Planrechtfertigung.

Wie bereits ausgeführt, ist die Planrechtfertigung bereits dann gegeben, wenn ein Vorhaben zur Erreichung der verkehrlichen Ziele „vernünftigerweise geboten“ ist. Der Verkehrsbedarf, der für die Antragstrasse spricht, rechtfertigt auch den Bau einer Alternativtrasse. Auch die Alternativtrasse ist im besonderen Maße und sogar besser geeignet, den Verkehrsbedarf zu decken. Für eine Umfahrungstrasse gibt es deshalb auch ohne ausdrückliche gesetzliche Bedarfsfestlegung eine Planrechtfertigung.

Im Übrigen ist festzuhalten, dass die Schranke der Planrechtfertigung ohnehin nur bei groben und einigermaßen offensichtlichen Missgriffen eingreift, wenn also ein Vorhaben z.B. offenkundig nicht in der Lage ist, den Verkehrsbedarf zu decken (vgl. OVG Bremen, U. v. 18.02.2010 – 1 D 599/08, NordÖR 2010, 265 f.). An der Planrechtfertigung fehlt es erst dann, wenn ein Vorhaben sinnvoll oder zweckmäßiger unterbleiben kann (BVerwG, NVwZ 1989, 149). Die den Plan rechtfertigende Erforderlichkeit eines Schienenbauprojekts kann sich aus dem konkreten Bedürfnis nach einer leistungsfähigeren Verkehrsverbindung, aber auch aus konkreten Sicherheitsanforderungen ergeben. Dieser Verkehrsbedarf besteht in besonderem Maße für eine Umfahrungstrasse. Es besteht deshalb kein Zweifel daran, dass die Planrechtfertigung wegen des durch den JadeWeserPort und die angrenzenden Gewerbebetriebe ausgelösten Güterzugverkehrs auch und im besonderen Maße für die Umfahrungstrasse vorliegt.

4. Überarbeitung der Antragsunterlagen erforderlich

Nachdem die Vorhabenträgerin die Grundsätze der Alternativenprüfung verkannt hat, müssen die Antragsunterlagen grundlegend überarbeitet werden. Die Vorhabenträgerin muss unter Berücksichtigung der von der Stadt Oldenburg vorgelegten Unterlagen in eine vertiefte Alternativenprüfung einsteigen. Die Planfeststellungsunterlagen sind der Vorhabenträgerin zur Überarbeitung zurückzugeben.

B. Unzumutbare Beeinträchtigung durch die Antragstrasse

I. Fehlende betriebliche Eignung

1. Unvollständige Unterlagen – Nadelöhr Huntebrücke

- a) Der Planfeststellungsantrag beschränkt sich bei der Darlegung der betrieblichen Eignung auf den PFA 1. Er definiert das Betriebsprogramm im Jahr 2025 (Prognosehorizont, vgl. Erläuterungsbericht S. 24). Mit der Feststellung, dass dieses Betriebsprogramm innerhalb der Planfeststellungsgrenzen auf der Strecke abgefahren werden kann, lässt es der Planfeststellungsantrag bewenden. Ein „Blick über die Planfeststellungsgrenze“ erfolgt nicht.
- b) Die Planfeststellungsunterlagen sind unvollständig, sie genügen nicht den Anforderungen an eine ordnungsgemäße Zusammenstellung des Abwägungsmaterials.

Es entspricht der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, dass Vorhabenträger und Planfeststellungsbehörde bei der nach § 18 Satz 2 AEG gebotenen Abwägung (Gebot der Konfliktbewältigung) auch die Auswirkungen des Vorhabens außerhalb der Planfeststellungsgrenzen in den Blick nehmen müssen. Soweit ein Vorhaben mittelbare (Fern-) Wirkungen entfaltet, müssen die dabei hervorgerufenen Konflikte im Rahmen des Abwägungsgebots bei der Planfeststellung berücksichtigt und gelöst werden (vgl. nur BVerwG, U. v. 21.11.2013 – 7 A 28.12, Rn. 21).

Dies gilt im besonderen Maße dann, wenn der durch das Planfeststellungsvorhaben hervorgerufene Konflikt in einem Bereich auftritt, in dem – z.B. bei einer Abschnittsbildung – kein weiteres Planfeststellungsverfahren ansteht. In diesem Fall können nämlich die Fernwirkungen des Ausbauvorhabens nicht in einem nachfolgenden Planfeststellungsverfahren bewältigt werden. Sie müssen dann zwingend

bereits in dem anstehenden Planfeststellungsvorhaben für das Ausbauvorhaben gelöst werden.

Nach diesen Maßgaben sind die Planfeststellungsunterlagen unvollständig. Sie beschäftigen sich nicht mit der Frage, welche betrieblichen Auswirkungen der zusätzliche Schienengüterverkehr außerhalb des Planfeststellungsabschnitts hervorruft und ob dieser Verkehr auf dem Bestandsnetz abgefahren werden kann. Ausführungen zur Tragfähigkeit der Huntebrücke für die künftig höheren Radsatzlasten enthalten die Planfeststellungsunterlagen nicht. Wie bereits oben (1. Teil, III. 2.) ausgeführt, lassen sich die für das Jahr 2025 prognostizierten Zugfahrten betrieblich nur abwickeln, wenn die Hunteklappbrücke nicht im gleichen Umfang wie bisher geöffnet wird. Dies führt zu einer nicht akzeptablen Beeinträchtigung des Schiffsverkehrs und des Hafenbetriebs der Stadt Oldenburg. Zudem kann die nach den Planfeststellungsunterlagen prognostizierte Zugmenge nur abgefahren werden, wenn zusätzliche Güterzüge in die Nachtstunden verlagert werden. Nach den der Stadt Oldenburg vorliegenden Leistungsfähigkeitsberechnungen können in den Tagstunden lediglich 19 zusätzliche Güterzüge die Huntebrücke queren. Somit verbleiben 19 Güterzüge, die im Tagzeitraum nicht fahrbar sind. Dieser Zugverkehr muss in die Nachtstunden verlagert werden. Dies führt zu einer Zunahme des nächtlichen Güterverkehrs um 19 auf dann 50 Güterzüge (vgl. Stellungnahme VWI GmbH, Anlage 1). Die Planfeststellungsunterlagen enthalten keine Angaben zur Leistungsfähigkeit der Huntebrücke. Sie sind zur Beurteilung der betrieblichen Eignung der Bahnplanungen unzureichend und müssen deshalb zurückgewiesen werden.

2. Fehlerhafter Prognosehorizont

- a) Grundlage der Abwägung und damit auch der betrieblichen Eignung eines Vorhabens sind die Auswirkungen, die bei plangemäßer Realisierung des Vorhabens zu erwarten sind. Abzustellen ist auf das tatsächliche Verkehrsaufkommen, dass in einem überschaubaren Zeit-

raum zu erwarten ist (BVerwGE 125, 116, 354). Als „überschaubaren Zeitraum“ und somit notwendiger Prognosehorizont hat die Rechtsprechung zum Fachplanungsrecht einen Zeitraum von zehn Jahren angenommen (vgl. z.B. BVerwG, NVwZ 2005, 584, 586). Dies entspricht auch der Einschätzung des Ordnungsgebers der 16. BImSchV. Diese enthält zwar keine ausdrückliche Regelung über den zu wählenden Prognosezeitraum. In der Begründung der 16. BImSchV findet sich jedoch der Hinweis, dass die Prognosewerte „im allgemeinen erst nach zehn bis zwanzig Jahren“ erreicht werden (BR-Drs. 661/89, S. 37).

Da es um das Verkehrsaufkommen geht, dass in einem „überschaubaren Zeitraum zu erwarten ist“, beginnt der Prognosezeitraum erst mit der Inbetriebnahme der planfestgestellten Ausbaustrecke.

Außerdem ist sicherzustellen, dass keine Rechtsschutzlücke entsteht, wenn das tatsächliche Verkehrsaufkommen deutlich größer ist als das prognostizierte Verkehrsaufkommen. § 75 Abs. 2 Satz 2 VwVfG ist kein geeignetes Instrument, um diese Rechtsschutzlücke zu schließen, da er nur eingreift, wenn „nicht voraussehbare“ Wirkungen auftreten. Zur Vermeidung der Rechtsschutzlücke muss sichergestellt werden, dass Lärmbetroffene einen einklagbaren Rechtsanspruch zumindest auf eine ermessensfehlerfreie Entscheidung über weitergehende Schutzmaßnahmen haben, wenn sich die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegten tatsächlichen oder rechtlichen Verhältnisse unter Einschluss insbesondere der der Lärmberechnung zugrunde liegenden Verkehrsmengen ändern oder wenn sich insoweit ein Wechsel abzeichnet (BVerwGE 125, 116 Rn. 356; NVwZ 2007, 445, Rn. 112).

- b) Nach diesem Maßstab ist der von der Vorhabenträgerin gewählte Prognosehorizont bis zum Jahr 2025 absolut unzureichend.

Die Vorhabenträgerin geht von einer Bauzeit von 4,5 Jahren aus. Selbst wenn man davon ausgeht, dass es der Vorhabenträgerin im

Jahr 2014 gelingt, einen vollziehbaren Planfeststellungsbeschluss zu erreichen und sie bereits im Jahr 2015 mit den Bauarbeiten beginnen kann, könnte die Antragstrasse erst im Jahr 2019 in Betrieb genommen werden. Der Prognosehorizont müsste dann auf das Jahr 2030 erstreckt werden.

Ein Baubeginn bereits im Jahr 2015 ist im Übrigen nicht realistisch. Zum einen ist schon nicht damit zu rechnen, dass der Planfeststellungsbeschluss noch im Jahr 2014 erlassen werden kann. Zum anderen ist auch die Finanzierung des Vorhabens noch nicht gesichert. Wie das BMVBS in seinem Schreiben vom 26.05.2011 an die Stadt Oldenburg zutreffend bemerkt, ist der Bundesverkehrswegeplan kein Finanzierungsplan. Die Sicherstellung der Finanzierung für einzelne Projekte erfolgt durch Abschluss einer Finanzierungsvereinbarung auf Basis zur Verfügung stehender Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen. Eine solche Finanzierungsvereinbarung liegt bisher für den PFA 1 nicht vor. Folge davon ist, dass der Prognosehorizont 2025 unrealistisch ist. Er ist mindestens auf das Jahr 2030, bei realistischer Betrachtungsweise sogar auf das Jahr 2035 zu erweitern.

- c) Legt man den realistischen Prognosehorizont 2035 zugrunde, hätte die Vorhabenträgerin auch eine mögliche zweite Ausbaustufe des JadeWeserPorts in die Betrachtungen einbeziehen müssen. Auch eine weitere Entwicklung der Gewerbegebiete rund um Wilhelms-haven, die für einen wesentlichen Teil des Güterzugverkehrs mitverantwortlich sind, müsste in die Prognose mit einbezogen werden. Folge davon wäre eine weitere erhebliche Steigerung des Güterzugverkehrs. Die Antragstrasse mit dem „Nadelöhr Huntebrücke“ ist nicht geeignet, weitere Steigerungen des Güterzugverkehrs abzuwickeln.
- d) Vor diesem Hintergrund kann festgestellt werden, dass die Antrags-trasse keine Zukunft hat. Weitere Steigerungen des Güterzugver-

kehrs können auf der Antragstrasse mit dem Nadelöhr Huntebrücke nicht abgewickelt werden.

3. Unklare Prognosegrundlagen

- a) Den Planfeststellungsunterlagen lässt sich nicht entnehmen, auf welchen Grundlagen das im Jahr 2025 prognostizierte Betriebsprogramm und das Zugmengengerüst aufbaut.

Wegen der fehlenden Datengrundlagen kann die Stadt Oldenburg nicht beurteilen, ob das Zugmengengerüst im Prognosejahr 2025 auf realistischen Annahmen beruht. Es ist aber zu vermuten, dass die Prognose des Zugmengengerüsts für das Jahr 2025 schon länger zurückliegt und aktuelle Entwicklungen nicht erfasst werden. Aktuelle Untersuchungen beim Seehafen-Hinterlandverkehr belegen eine Zunahme des Schienenverkehrs, die in diesem Umfang überraschend und nicht in alle Prognosen eingegangen ist. So erreichte der Verkehrsträger Schiene z.B. am Container-Hinterlandverkehr Bremerhaven im Jahr 2012 einen Spitzenwert von 47,3 % (Quelle: www.bremenports.de). Auch der Hafen Hamburg rechnet beim Container-Hinterlandverkehr mit einer Steigerung des Bahnanteils von 27 % (2012) auf 41 % (2025). Es ist nicht davon auszugehen, dass die Zugmengengerüste in den Prognosen der Bahn diese Entwicklungen berücksichtigen. Auch aus diesem Grund sind die Prognosen der Vorhabenträgerin unzureichend.

- b) Den Planfeststellungsunterlagen lässt sich auch nicht entnehmen, ob die Prognosen weitere Verkehrssteigerungen berücksichtigen, die sich durch den Ausbau der Strecke Oldenburg-Osnabrück ergeben könnten. Das Land Niedersachsen hat die Strecke Oldenburg-Osnabrück zur Verbesserung der Leistungsfähigkeit wegen der verstärkten Seehafenhinterlandverkehre zur Aufnahme in den neuen Bundesverkehrswegeplan angemeldet, der im Jahr 2015 von der Bundesregierung verabschiedet werden soll. Der neue Bundesverkehrswegeplan soll dann für den Zeitraum bis 2030 gelten. Wird die

Strecke Oldenburg-Osnabrück in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen, sind die mit diesem Projekt zu erwartenden Verkehrssteigerungen noch im Prognosezeitraum zu erwarten.

4. Weitere mögliche Engpässe

Neben dem „Nadelöhr Huntebrücke“ und der darauf beruhenden Verlagerung von Güterzugverkehr vom Tagzeitraum in die Nacht sind die Planfeststellungsunterlagen auch im Hinblick auf weitere, nicht benannte Engpässe unvollständig und beeinträchtigen damit die Rechtstellung der betroffenen Stadt Oldenburg.

Nicht untersucht wurde die Leistungsfähigkeit der Pferdemarktbrücke im Hinblick auf die höheren Radsatzlasten, die künftig auf der Strecke gefahren werden können.

Durch die Erhöhung der Leistungsfähigkeit außerhalb des PFA 1 z.B. durch Beseitigung eingleisiger Abschnitte, die bisher das regulierende Element waren, werden auf der Ausbaustrecke neue Engpässe entstehen. Nicht untersucht wurde z.B. die Leistungsfähigkeit der Einfädelung der Strecke 1522 in die Strecke 1502 sowie die westliche Einfahrt in den Hauptbahnhof und die Leistungsfähigkeit des Hauptbahnhofs selbst.

Der Nachweis ausreichender Leistungsfähigkeit dieser Streckenabschnitte unter Berücksichtigung der Gesamtmaßnahme ist nicht erbracht (vgl. Anlage 1, S. 11).

5. Längsneigung im Bereich Alexanderstraße

Nach den Planungen der Vorhabenträgerin soll nach Auflösung des BÜ Alexanderstraße die südliche Rampe 11 ‰ ansteigen. Dies ist grundsätzlich nach dem Regelwerk (EBO) eine gültige Längsneigung bei Hauptbahnen (maximale Gradienten 12,5 ‰).

Allerdings befindet sich die Strecke 1522 von Oldenburg nach Wilhelmshaven im Bereich einer Flachlandbahn. Dies bedeutet, dass lediglich

Längsneigungen von 6 ‰ zu Einsatz kommen sollten. Höhere Längsneigungen haben erhöhte Anforderungen an die Traktion zur Folge. Folge davon wäre, dass die Züge nicht voll ausgelastet fahren können. Insbesondere beim Wiederanfahren nach dem Halt eines Zuges kann eine erhöhte Längsneigung zu Problemen führen, das Bremsverhalten in der Abwärtsfahrt ändert sich ebenfalls. Mit einem Abschnitt, der über 6 ‰ liegt, ändert sich die Charakteristik für alle befahrenden Züge und damit ganze Netzabschnitte. Aus diesen Gründen hat die Vorhabenträgerin bei anderen Planfeststellungsverfahren Rampen mit einer Längsneigung von 10,5 ‰ kategorisch abgelehnt (vgl. dazu VWI GmbH, Anlage 1, S. 12).

Das Rampenbauwerk mit einer Längsneigung von 11‰ ist damit betrieblich ungeeignet. Es besteht die Gefahr, dass Güterzüge, die auf dem Rampenbauwerk halten müssen, nicht mehr ohne Anschubhilfe anfahren können. Dies führt zu unzumutbaren Beeinträchtigungen des Bahnverkehrs in Oldenburg.

II. Unzumutbare städtebauliche Auswirkungen

1. Unvollständige Unterlagen

Die Vorhabenträgerin hat die städtebaulichen Auswirkungen ihres Vorhabens auf die Stadt Oldenburg verkannt. Der Erläuterungsbericht enthält weder eine Würdigung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Planungshoheit der Stadt Oldenburg noch eine Würdigung der sonstigen städtebaulichen Auswirkungen. Auch die Ausführungen der Vorhabenträgerin zur Alternativenprüfung (Erläuterungsbericht S. 29 bis 34) lassen nicht erkennen, dass die Vorhabenträgerin die städtebaulichen Auswirkungen in ihre Erwägungen einbezogen hat. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten kein Gutachten, das sich mit den städtebaulichen Auswirkungen auseinandersetzt.

In der Umweltverträglichkeitsstudie (Anlage 13.1), die sich „raumübergreifend“ auf alle Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6 bezieht, finden sich keine detaillierten Aussagen zu den städtebaulichen Auswirkungen des Vorha-

bens im PFA 1. Die Auswirkungen werden vorrangig im Hinblick auf schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm beurteilt (vgl. UVS, S. 261, 264, 267). Eine spezifische städtebauliche Würdigung der Eingriffe findet nicht statt. Das gleiche gilt für die Beeinträchtigung von Baudenkmalen im PFA 1, die die UVS in drei Sätzen abhandelt (S. 271). Im Übrigen werden die Auswirkungen nur im Hinblick auf das Schutzgut Landschaftsbild bewertet. Dort hat die UVS nur bahnbegleitende Gehölzbestände in den Blick genommen (S. 309, 311). Eine Bewertung der massiven Eingriffe in das Stadtbild fehlt völlig.

2. Beeinträchtigung von Baugebieten durch Lärm

- a) Die Bestandstrecke verläuft fast durchgehend entlang von Gebieten, die in Bebauungsplänen der Stadt Oldenburg als Wohngebiete festgesetzt sind oder bei denen sich auf der Grundlage einer Einschätzung nach § 34 BauGB eine Einstufung als allgemeines oder reines Wohngebiet ergibt (vgl. Thalen Consult GmbH, Anlage 3, Übersichtskarte 4.1). Wie in Oldenburg üblich, weisen die an die Bestandstrecke angrenzenden Wohngebiete eine kleinteilige Eigentümerstruktur auf, die Eigentumsquote ist mit 59,2 % vergleichsweise hoch. Die Ausbaumaßnahmen der Antragstrasse bedeuten damit einen gravierenden Eingriff in private Eigentumsverhältnisse und deren baulich-räumliche Lebensqualität. Von der Immissionssteigerung betroffen sind überwiegend Einfamilienhäuser und Eigentumswohnungen.
- b) Um die enorme Immissionssteigerung bewältigen zu können, sind in den Planfeststellungsunterlagen aktive Lärmschutzmaßnahmen durch die Errichtung von Lärmschutzwänden vorgesehen. Insgesamt müssen unter Berücksichtigung des Betriebsprogramms der Vorhabenträgerin mit einem Prognosehorizont 2025 auf 15.886 m Lärmschutzwände mit Höhen zwischen zwei und vier Meter, überwiegend zwischen drei und vier Meter errichtet werden.

Auch diese aktiven Schallschutzmaßnahmen sind nicht ausreichend, um zumutbare Verhältnisse zu schaffen. Es verbleiben zahlreiche Gebäude, an denen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV überschritten sind. Für 1.550 Gebäude sieht die Vorhabenträgerin deshalb dem Grunde nach passive Schallschutzmaßnahmen vor.

Die durch Nachtlärm von mehr als 49 dB(A) besonders betroffenen Wohnsiedlungsbereiche sind in der Planfeststellungsunterlagen Anlage 15.3, Blatt 1 und 2 dargestellt. Die maßgebliche Nutzung ist dort ebenfalls dargestellt.

- c) Die Planungen der Vorhabenträgerin führen zu einem massiven Eingriff in die Wohnqualität der betroffenen Baugebiete mit hohem Wertverlust für die betroffenen Grundstücke und Gebäude. Es wird sich künftig eine mit hohen Mauern versehene Schneise in Nord-Süd-Richtung durch Oldenburg ziehen. Selbst unter Berücksichtigung der nicht plausiblen Lärmprognosen der Vorhabenträgerin ist aber ein Vollschutz durch aktive Lärmschutzmaßnahmen nicht möglich, weil diese Lärmschutzwände in unvertretbaren Höhen voraussetzen würde. Trotz der vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes bleiben Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV für 1.550 Gebäude und damit für mehr als 4.000 Bürgerinnen und Bürger.

Die Zumutbarkeit soll für diese Bürger durch passiven Schallschutz gewährleistet werden, den der VGH München zu Recht als „akustische Käfighaltung“ bezeichnet hat. Die Anordnung passiven Schallschutzes löst das städtebauliche Problem nicht. Auch wenn dadurch die zum dauernden Aufenthalt dienenden Räume geschützt sind, verbleibt eine Beeinträchtigung der individuellen Lebensführung und damit des Wohlbefindens.

Hinzu kommt, dass passiver Schallschutz nicht geeignet ist, Außenwohnbereiche zu schützen. Im Hinblick auf die Außenwohnbereiche hat sich die Vorhabenträgerin keine Gedanken gemacht. Außenwohnbereiche wie z.B. Wohngärten, Terrassen und Balkone sind im

Beurteilungszeitraum Tag schutzbedürftig. In allen schalltechnischen Untersuchungen (Anlagen 15.1 bis 15.5) wird die Problematik der Verlärmung der Außenwohnbereiche vollständig ausgeblendet.

Die unzumutbaren Beeinträchtigungen für die Oldenburger Wohngebiete durch Lärm werden im Übrigen unten (V.) noch ergänzend dargestellt.

3. Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände

- a) Die Vorhabenträgerin beabsichtigt, auf mehr als 15,8 km entlang der Bestandstrecke Lärmschutzwände mit bis zu vier Meter Höhe zu errichten. Diese Lärmschutzwände stellen einen massiven Eingriff in die Stadtgestalt dar. Es entsteht eine optische Barriere, die bislang durchgängig wahrnehmbare Räume trennt, insbesondere bei Damm- lage der Bahn, an Brücken und im Bereich mit Parallelführung von Bahn und öffentlichen Räumen. In einigen Bereichen entstehen „Un- Räume“, die keinerlei Qualitäten mehr aufweisen (insbesondere im Gleisdreieck an der Auguststraße/Sportplatz Schwarz-Weiß). Im Be- reich von Bahnübergängen wird in Richtung der querenden Straße ein „Theaterbühneneffekt“ entstehen, die durchgehende Lärm- schutzwand öffnet sich nur in der Breite der querenden Straße und begrenzt somit die Wahrnehmbarkeit des Straßenraumes links und rechts des Bahnüberganges. Die Lärmschutzwände durchschneiden das nordwestliche Stadtgebiet auf seiner gesamten Länge.
- b) Hinzu kommt die sogenannte „optische Bedrängungswirkung“ durch Lärmschutzmaßnahmen in Bezug auf trassennahe Wohngebiete in den betroffenen Oldenburger Baugebieten. Rechnerisch ergibt sich eine Bedrängungswirkung durch Lärmschutzwände von vier Meter Höhe, wenn ein Abstandswert unterschritten wird, der dem Dreifa- chen der Höhe der Lärmschutzwand, also bei vier Meter Höhe z.B. 12 m, entspricht. Entlang der Bestandstrecke weisen zahlreiche Ge- bäude einen Abstand von zum Teil deutlich unter 12 m von den ge- planten Lärmschutzwänden auf (vgl. Thalen Consult GmbH, Anla-

ge 3, Karte 4.3.1, 4.3.2). Insgesamt sind 113 Gebäude durch optische Bedrängungswirkungen betroffen.

- c) Das „Lärmschutzbauwerk“, das mit einer Gesamtlänge von 15,8 km mit einer Höhe von im Wesentlichen 4 m in der Stadt Oldenburg errichtet werden soll, verändert die Sichtbeziehungen beidseits der Lärmschutzwände tiefgreifend. Durch Oldenburg wird sich eine lange trennende Mauer ziehen, die alle Sichtbeziehungen zwischen den nordwestlichen und den nordöstlichen Stadtteilen unterbindet. Die Mauer quer durch die nördlichen Stadtteile Oldenburgs hat auch gravierende negative Auswirkungen für das Ortsbild. Die Vorbelastungen durch die Bahnstrecke sind in ihrer Massivität nicht annähernd mit der künftigen Situation vergleichbar. Aus diesen Gründen verletzen die Planungen der Vorhabenträgerin auch das aus der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie abgeleitete Selbstgestaltungsrecht.

4. Oberleitung

Neben der störenden Wirkung der Lärmschutzwände sind auch die beeinträchtigenden Wirkungen der Errichtung von Oberleitungsmasten in die Bewertung einzubeziehen. Die Oberleitungen überragen die Lärmschutzwände noch einmal und führen zu weiteren Beeinträchtigungen. Auch durch die Errichtung der Oberleitungsmasten wird das Oldenburger Stadtbild massiv beeinträchtigt. Es liegt eine massive Verletzung des kommunalen Selbstgestaltungsrechts vor.

5. Störung von Funktionseinheiten

- a) Im städtischen Gebiet sind viele für die Bevölkerung und deren Lebensqualität elementare Funktionszusammenhänge vorhanden. Bereits jetzt sind in Oldenburg im Stadtbereich östlich und westlich der Bahnstrecke viele Funktionseinheiten gestört. Erhöht sich das Verkehrsaufkommen auf der Schiene mit einer Verlängerung der Schrankenschließzeiten, hat dies eine noch stärkere Trennung von städtischen Quartieren und Einheiten zur Folge. Die Auswirkungen

sind für viele Bewohner spürbar. Der Weg zum Nahversorgungsladen „um die Ecke“, zur Schule oder zur Freizeiteinrichtung verlängert sich. Die Stadt Oldenburg strebt mit ihrem Stadtentwicklungsprogramm 2025 (STEP 2025) an, dass die Verbundenheit der Bewohnerinnen und Bewohner mit ihren Stadtteilen erhöht werden soll. Der Schlüssel dafür sind neue urbane Qualitäten, die Ergänzung der Versorgungsfunktion und die Erweiterung um kulturelle, kommunikative und soziale Angebote. Weiter verfolgt die Stadt Oldenburg das Ziel, verstärkt Stadtteile mit gut erreichbarer Versorgung auszubauen.

- b) Durch den Ausbau der Bestandsstrecke kommt es zu einer massiven Störung von Funktionseinheiten. Die Erreichbarkeit von Grundversorgungsläden würde für einen Großteil der trassennahen Bevölkerung beschnitten. Dadurch sinkt die Lebensqualität einer großen Anzahl von Stadtbewohnern im Bereich der Bestandsstrecke (vgl. Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 95 f., 101 f.).

6. Naherholung

- a) Die Stadt Oldenburg versteht sich nach ihrem Konzept „Oldenburgs grüner (Wege-)Stern“ als Stadt im Grünen. Dabei wird die Wichtigkeit der Naherholung betont und ein Wegenetz von Grünachsen aus der Stadtmitte in die umgebenden, peripheren, grünen Landschaften vorgestellt. In diesem Kontext werden Grünflächen in Form von Parks, öffentlichen Plätzen, Straßengrün, Vorgärten, Äcker und Wiesen in die Erholungsnetze mit eingebaut und untereinander verbunden. Ein wesentliches Gestaltungselement des Naherholungskonzepts der Stadt ist das sogenannte 5-Minuten-Grün, also Grünflächen in unmittelbarer Nähe zum Wohnumfeld (zum Erholungskonzept der Stadt vgl. ausführlich Anlage 3, S. 107 ff.). Neben den Grün- und Freiflächen im Innenstadtbereich sind auch Gewässer in Form von Seen und Teichen sowie Flüssen und Kanälen bedeutsam. Ebenso sind die öffentlichen Spiel- und Bolzplätze für die Erholung von großer Bedeutung.

- b) Durch den Ausbau der Bestandstrecke wird es zu massiven Beeinträchtigungen der Erholungsfunktionen in der Stadt entlang der Bestandstrecke durch Lärm, eine schlechtere Erreichbarkeit wegen zusätzlicher Schrankenschließzeiten und Störungen von Blickachsen kommen (vgl. Thalen Consult GmbH, Anlage 3, Karte 5.1). Die stadtteilbezogene Erholung ist vor allem in Form größeren Grün- und Freiflächen im dicht besiedelten Stadtgebiet mit einer hohen Erholungsvielfalt vorzufinden. Im nördlichen Stadtgebiet ist eine hohe Beeinträchtigung der wertvollen Naherholungsflächen durch den Ausbau der Bestandstrecke zu verzeichnen. Für die Naherholung wertvolle Kleinflächen mit Spielmöglichkeiten werden stark beeinträchtigt. Ebenso verlieren stadtteilbezogene Erholungsflächen im näheren Umfeld der Trasse zunehmend an Aufenthalts- und Erholungsqualität, selbst wenn es dort bereits Vorbelastungen gibt.

7. Denkmale

- a) Im Bereich der Bestandsstrecke liegen 97 Baudenkmale. Davon werden beim Ausbau der Bestandstrecke 44 auf mittlerem und 15 auf hohem Niveau beeinträchtigt (vgl. auch Anhang A2 zur Anlage 3). Die Beeinträchtigung wird hauptsächlich durch die Lärmschutzwände und die Oberleitungsmasten vorgerufen. Weitere Beeinträchtigungen entstehen durch die veränderte Gesamtwirkung des Denkmals wegen der Überformung auf der Grundlage von baulichen Maßnahmen. Ein mittleres Beeinträchtigungsniveau ergibt sich z.B. am Gebäude Würzburger Straße 31. Durch die Lärmschutzwände und die Oberleitungsmasten werden die Sichtbeziehungen zu diesem Denkmal beeinträchtigt und das Gesamtbild gestört.
- b) Eine hohe Beeinträchtigung ergibt sich z.B. beim Wohnhaus Brüderstraße 4. Dieses denkmalgeschützte Wohnhaus wird durch die Lärmschutzwände fast gänzlich überformt. Obwohl es bereits Vorbelastungen durch die bestehenden Oberleitungsmasten und das Brückenbauwerk Am Pferdemarkt gibt, wirken auch die neu geplanten Maßnahmen als massiver Eingriff in das Denkmal.

- c) Die Errichtung von Lärmschutzwänden wirkt gerade in den kleinteiligen Stadtstrukturen des Haarenesch- oder Ziegelhofviertels mit seiner typischen Bebauung durch die ortsbildprägenden Stadthäuser (Oldenburger „Hundehütten“) und den innerstädtischen Gärten mit alten Baum- und Gehölzbestand wie ein Fremdkörper. Die modernen technischen Lärmschutzelemente aus Aluminium stehen gestalterisch in eklatantem Widerspruch zu der historischen Bebauung der Gründerzeit. Die von § 8 NDSchG geschützte Ausstrahlungswirkung der Denkmale wird massiv gestört.

Insbesondere in der erhöhten Dammlage wirken die Lärmschutzwände wie eine Barriere und zerschneiden das Quartier. Blickbeziehungen auf Gebäudeensembles werden verstellt und gehen verloren. Nach Errichtung der Lärmschutzwände dominieren diese das Stadtbild. Der dadurch eintretende Verlust des Denkmalcharakters der Gebäude ist nicht zu kompensieren und kann deshalb aus Sicht des Denkmalschutzes nicht akzeptiert werden.

Denkmalschutzrechtliche Bedenken ergeben sich auch bei Maßnahmen des passiven Schallschutzes. Bauliche Maßnahmen des passiven Schallschutzes stellen in der Regel einen nicht unerheblichen Eingriff dar und führen zu einer Veränderung des Baudenkmals. Historische Bausubstanz geht unwiederbringlich verloren (vgl. dazu Stadt Oldenburg, Stellungnahme Denkmalschutz, Anlage 5).

Schließlich enthalten die Planfeststellungsunterlagen keine näheren Ausführungen zu den Auswirkungen von Erschütterungen während der Bauzeit. Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die als Denkmale geschützten Gebäude zum Teil eine einfache Gründung aufweisen. Die Standsicherheit der zum Teil sehr alten Gebäude ist nicht mit der Standsicherheit von modernen Gebäuden vergleichbar. Die mit den Baumaßnahmen verbundenen Erschütterungen können damit zu dem unwiederbringlichen Verlust von historischer Bausubstanz führen. In den Planfeststellungsunterlagen fehlen Einschätzungen zu

den baubedingten Auswirkungen auf Denkmale sowie eine Darstellung der gebotenen Schutzmaßnahmen.

8. Landschaftsbild

- a) Neben der Beeinträchtigung der stadtbildprägenden Grünbereiche ist auch das Landschaftsbild durch den Ausbau erheblich betroffen (vgl. dazu ausführlich Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 45 ff. mit Karte Nr. 1.2.1).
- b) Im Bereich Ofenerdiek/Alexandersfeld ist in Bezug auf die Ausbaumaßnahmen vor allem mit Sichtbeeinträchtigungen durch die aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu rechnen. Das Bild einer lockeren Wohnbebauung mit rückwärtigen Gärten wird durch die Lärmschutzmaßnahmen deutlich verändert.
- c) Im Bereich Dietrichsfeld/Bürgerfelde wirken sich vor allem die Veränderungen in Bezug auf die Erholungsfunktion und die Raumgestaltung der flächenhaften Grünbereiche aus. Zudem kommt es zu Sichtbeeinträchtigungen durch die Lärmschutzmaßnahmen und den Ausbau der Trasse im Nahbereich der Straßen-Trassen-Kreuzungen. Die bauliche Veränderung im Bereich der Alexanderstraße setzt eine ansteigende bzw. abfallende Dammlage der Trasse voraus, die wiederum erhebliche Veränderungen mit sich bringt.
- d) Im Bereich Ziegelhof ergeben sich vor allem Einschränkungen der Sichtbereiche und der Sichtbarkeiten. Dies bezieht sich sowohl auf die privaten Bereiche als auch auf die Straßenunterführungen an den Kreuzungsbereichen und die Beziehungen zu den Landschaftsschutzgebieten.
- e) Im Bereich Haarenesch werden durch den Ausbau der Bestandsstrecke typische Elemente des historisch geprägten Bereichs beeinträchtigt. Die raumwirksamen Charakteristika verlieren ihren typischen Charme.

- f) Ab dem Bereich des Pferdemarktes wird das Ausbauvorhaben noch zu weiteren Beeinträchtigungen führen. Neben der zusätzlichen Belastung der Huntebrücke durch längere Schließzeiten würden sich erhöhte Lärmimmissionen im Bereich Drielake, Neuenwege und Osternburg ergeben.
- g) Weitere landschaftsbezogene Beeinträchtigungen gibt es bei Landschaftsschutzgebieten (Anlage 3, S. 49 ff.) und Naturdenkmalen (Anlage 3, S. 51 f.) sowie geschützten Landschaftsbestandteilen (Anlage 3, S. 52 f.).

9. Planungsabsichten

Der Ausbau der Bestandstrecke beeinträchtigt auch die Planungsabsichten der Stadt Oldenburg. Betroffen ist insbesondere die Wohnbauentwicklung Osternburg/Sandweg (vgl. dazu Anlage 3, S. 116 ff.). In diesem Bereich ist im Gebiet zwischen dem Hemmelsbäker Kanal und der BAB A 28 eine Erweiterung und Verdichtung der Wohnbauflächen geplant. Diese Flächen werden durch die zusätzlichen Lärmbelastungen des Vorhabens auf Grundlage ihrer räumlichen Nähe zur Trasse Oldenburg-Bremen betroffen sein.

10. Eigenbetrieb Hafen

- a) Wie bereits oben (III. 2.) näher dargelegt, kann der zusätzliche Güterverkehr aus dem PFA 1 nur abgefahren werden, wenn die Schließzeiten der Huntebrücke deutlich verlängert werden. Das bisherige Brückenregime mit einer Brückenöffnung von ca. zehn Minuten je Stunde kann nicht mehr eingehalten werden. Zwischen 16:00 Uhr und 19:00 Uhr wird es voraussichtlich keine Brückenöffnung möglich sein. Die Situation wird sich noch weiter verschärfen, wenn der Güterzugverkehr abweichend von den fehlerhaften Prognosen noch zusätzlich steigt.

Insoweit sind die Planfeststellungsunterlagen ebenfalls unvollständig, die Beeinträchtigung des Hafens wird nicht untersucht.

- b) Der Hafen ist ein Eigenbetrieb der Stadt Oldenburg. Er liegt im Schnittpunkt der Seewasserstraße Hunte und der Binnenwasserstraße Küstenkanal. Mit einem jährlichen Umschlag von durchschnittlich 1,2 Mio. t gehört der Oldenburger Hafen zu den umschlagstärksten Binnenhäfen Niedersachsens (vgl. zum Folgenden die Stellungnahme des Eigenbetriebs Hafen, Anlage 2).

Die beabsichtigte Verkürzung der Brückenöffnungszeiten würde den Hafen Oldenburg und die Umschlagbetriebe in unzumutbarer Weise belasten. Aus Fahrtrichtung Ems werden künftig alle Hafengebiete mit gewerblichem Umschlag stromabwärts hinter der Eisenbahnbrücke liegen. Diese Schiffe müssten unzumutbar lange auf eine Brückenöffnung warten. Erreichen sie das Hafengebiet am Nachmittag, wäre der Löschvorgang am gleichen Tag nicht mehr möglich oder er könnte nicht mehr beendet werden. Dieser Zeitverlust führt zu zusätzlichen Kosten und schadet der Attraktivität des Oldenburger Hafens. Es sind Verlagerungen an andere Hafenstandorte zu erwarten.

Solange eine neue Wendestelle nicht fertig gestellt ist, müssen auch alle Schiffe, die aus Richtung der Weser kommen, die Eisenbahnbrücke durchfahren, um im Bereich der Einmündung des Küstenkanals zu wenden. Das gleiche gilt für die den Hafen Oldenburg anlaufenden Seeschiffe. Auch im Verkehr von und zur Weser wird es somit zu Beeinträchtigungen kommen.

Wird die Brücke länger nicht geöffnet, entsteht zudem eine Rückstauproblematik. Binnenschiffe sowie Sportboote müssten vor der Brücke warten. Der Rückstau stört den Hafenbetrieb und die Umschlagbetriebe in den Bereichen Kaje Dalbenstraße und Nordkaje.

Durch längere Schließzeiten wird auch der durchgehende Schiffsverkehr auf der Bundeswasserstraße Hunte-Küstenkanal durch Zeitverlust und zusätzliche Kosten belastet. Die Bundeswasserstraße wird jährlich von ca. 4.000 Einheiten der Berufsschifffahrt und zusätzlich von ca. 500 bis 600 Sport- und Freizeitschiffen befahren, die alle auf

Brückenöffnungen angewiesen sind. Eine Verschlechterung der Durchgangsbedingungen auf der Bundeswasserstraße hätte auch Auswirkungen auf die Anzahl der Schiffe und damit auf die Bedeutung dieser Wasserstraße. Eine abnehmende Bedeutung der Wasserstraße kann langfristig dazu führen, dass die laufende Unterhaltung reduziert und ein weiterer Ausbau der Wasserstraße ausbleibt (Kategorisierung der Bundeswasserstraße).

Eine Blockade des stark frequentierten Hafens täglich über mehrere Stunden ist nicht akzeptabel. Dies insbesondere vor dem Hintergrund, dass ein Großteil der Güter, die per Schiff transportiert werden, pünktlich („just in time“) angeliefert werden müssen. Dies gilt insbesondere für Baustoffe, die ca. 36 % des Gesamtumschlags im Oldenburger Hafen ausmachen.

Der Oldenburger Hafen wird durch das Vorhaben unzumutbar belastet.

III. Lärminderungsplanung

1. Rechtsgrundlagen

Um die Belastung durch Umgebungslärm europaweit einheitlich zu erfassen, hat die EU am 25.06.2002 die Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm erlassen. Danach soll in einem ersten Schritt die Belastung durch Umgebungslärm anhand von strategischen Lärmkarten ermittelt und die Öffentlichkeit über das Ausmaß der Geräuschbelastung informiert werden. In einem zweiten Schritt sind auf der Grundlage der Lärmkarten konkrete Maßnahmen in Form von Aktionsplänen auszuarbeiten, um schädliche Auswirkungen von Umgebungslärm zu verhindern, ihnen vorzubeugen und sie zu mindern. Die Umsetzung der Richtlinie ist im Jahr 2005 durch eine entsprechende Änderung des Bundesimmissionsschutzgesetzes erfolgt (§§ 47a ff. BImSchG). Die nationalen Berechnungsverfahren wurden an die Erfordernisse der Anhänge der Richtlinie angepasst. Die „vorläufigen Berechnungsver-

fahren für den Umgebungslärm an Schienenwegen (VBUSch)“ vom 10.05.2006 wurden im Bundesanzeiger vom 17.08.2006 bekannt gemacht.

2. Umsetzung durch die Stadt Oldenburg

Die Stadt Oldenburg ist verpflichtet, einen Lärmaktionsplan aufzustellen. Einen entsprechenden Beschluss hat der Rat gefasst.

Die Stadt Oldenburg kann derzeit ihre gesetzliche Verpflichtung zur Lärmaktionsplanung nicht erfüllen, weil das Eisenbahn-Bundesamt seiner Verpflichtung zur Lieferung der erforderlichen Daten nicht nachkommt (vgl. dazu §§ 47c Abs. 2a, 47d Abs. 2a BImSchG, § 3 Abs. 1 Nr. 1 34. BImSchV).

Zwar liegt der Lärmaktionsplan bisher noch nicht vor, es ist aber absehbar, dass die Planungen der Stadt durch die Planungen der Vorhabenträgerin konterkariert werden. Eine wesentliche Maßnahme zur Minderung des Schienenlärms entlang der Bahntrasse durch Oldenburg ist die Forderung nach einer Bahnumfahrung. Anstelle einer Lärminderung kommt es durch die Planungen der Bahn zu einer drastischen Steigerung des Umgebungslärms in Oldenburg, die mit Mitteln der kommunalen Lärmaktionsplanung nicht bewältigt werden kann.

IV. Beeinträchtigung innerstädtischer Verkehrsbeziehungen

Das Vorhaben führt zu einer schwerwiegenden Beeinträchtigung der innerstädtischen Verkehrsbeziehungen. Die Planung ist in zahlreichen Punkten unzulänglich:

1. Verkehrsverhältnisse im Bereich der Bestandstrasse

Entlang der Bestandstrasse gibt es auf Oldenburger Stadtgebiet fünf höhengleiche Bahnübergänge, mit zum Teil hoher Verkehrsbelastung. Die Fahrzeiten in den Stadtteilen an der Bestandstrasse sind durch Engpässe in Form der Bahnübergänge geprägt.

Für einen funktionierenden Ablauf des Verkehrs sind die Sichtbeziehungen und die Einsehbarkeiten im Straßenraum von besonderer Bedeutung. Markante Merkmale (z.B. Kirchturmspitzen, hohe Gebäude, große Bäume) dienen der Orientierung und Identifikation. Lärmschutzwände stören die Einsehbarkeit für den Verkehr und sind potenzielle Gefahrenquellen.

Die Eisenbahntrassen Wilhelmshaven-Oldenburg im zentralen bis nördlichen Stadtgebiet und die Eisenbahntrasse Oldenburg-Osnabrück im südlichen Stadtgebiet werden von mehreren Buslinien der Verkehr- und Wasser GmbH Oldenburg (VWG) und der IMKEN Touristik gekreuzt.

Die nördliche Bestandsstrecke wird von den Buslinien 323, 308, 303, 302 und der Nachtlinie N36 (einseitig) der VWG sowie der Buslinie 330 der IMKEN Touristik auf dem Bahnübergang Alexanderstraße zwischen den Haltestellen Feldstraße und Theodor-Pekol-Straße gekreuzt. Werktags zwischen 06:00 und 19:00 Uhr werden diese Buslinien jeweils in einem Takt von 15 Minuten bedient. Auf dem Bahnübergang Ofenerdiek am Bar dieksweg zwischen den Haltestellen Zanderweg und Bahnhof Ofenerdiek überfährt die Linie 301 die Gleise im gleichen Takt. Außerdem überqueren die Nachtlinien N36 (nur eine Richtung) und N37 (nur eine Richtung) diesen Bahnübergang.

Die Strecken südlich des Hauptbahnhofs und der Hunte werden von den Buslinien 302, 307, 316 und 317 gekreuzt. Zwischen den Haltestellen Schulstraße und Viktoriastraße überqueren die Buslinien 316 (werktags in 2-Stunden-Takt) und 317 (werktags im 30-Minuten-Takt) gleich zweimal die Bahntrasse. Im Bereich der Dragonerstraße bis Drielake schneidet die Buslinie 307 im 15 bis 30 Minuten-Takt ebenfalls die Bahntrasse. Auf der Bremer Heerstraße überfährt die Buslinie 302 werktags alle 30 Minuten sowie die Nachtlinie N40 einseitig die Eisenbahnstrecke zwischen den Haltestellen Bahnhof Osternburg und Largauweg bzw. Stieglitzweg.

Neben dem Kfz-Verkehr und dem ÖPNV spielt der Fahrradverkehr in Oldenburg eine wichtige Rolle. Der starke Radverkehr verfügt über eine lange Tradition und findet über alle Sozial- und Altersgruppen hinweg sei-

ne alltäglichen Nutzer. Diese spezielle Verkehrskultur prägt nicht nur das innerstädtische Verkehrsgeschehen, sondern das Erscheinungsbild der Stadt mit. Rund 43 % der Oldenburger Bürger benutzen das Rad als Verkehrsmittel. Demnach ist Oldenburg die Stadt mit dem höchsten Anteil an Radverkehrsteilnehmern in ganz Deutschland und Europa. Für diese Entwicklung sind auch die verbesserte Infrastruktur für Radfahrer, die Fahrradstraßen, brauchbare Abstellplätze sowie radverkehrsfreundliche Ampelschaltungen ausschlaggebend. Nach dem Radwege-Netzplan der Stadt Oldenburg queren zwei Haupttrouten und eine Alternativroute die Bahnstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven (vgl. dazu Anlage 3, Abb. 5.1). Kreuzungspunkte sind die Bahnübergänge „Am Strehl“, „Am Stadtrand“ und „Bürgerbuschweg“. Am stärksten frequentiert ist der Übergang „Am Stadtrand“ mit über 900 Radquerungen pro Tag. Am Bahnübergang „Am Strehl“ kreuzt ein regionaler Radwanderweg die Bahnstrecke.

Sowohl für den Kfz-Verkehr, den Fahrradverkehr, den Fußgängerverkehr und den ÖPNV wird es durch das Ausbauvorhaben zu gravierenden Beeinträchtigungen durch längere Warte- und Standzeiten kommen. Für den Fahrradverkehr ergeben sich zudem starke Gefährdungen an den geschlossenen Bahnschranken.

2. BÜ Alexanderstraße

Mit einer Verkehrsstärke von derzeit von ca. 21.000 Kfz/Tag und 3.300 Radfahrer/Tag weist der Bahnübergang Alexanderstraße die höchste Straßenbelastung der vorhandenen höhengleichen Bahnübergänge im Stadtgebiet von Oldenburg auf. Wegen der prognostizierten deutlichen Zunahme des Schienengüterverkehrs hat die Stadt Oldenburg die Vorhabenträgerin aufgefordert, den höhengleichen Übergang aufzuheben. Dies hat die Vorhabenträgerin zunächst abgelehnt. Mittlerweile besteht aber zwischen der Stadt Oldenburg als Baulastträger der Straße und der DB Netz AG als Baulastträger des Schienenverkehrs Einvernehmen darüber, dass dieser Bahnübergang zur Erhöhung der Sicherheit im Sinne des § 3 Abs. 1 EKrG aufgehoben und eine höhenfreie Kreuzung geschaffen wer-

den muss (vgl. zur Vorgeschichte im Einzelnen Stadt Oldenburg, Stellungnahme zu den Bahnübergängen, Anlage 7).

Entsprechend den inhaltlichen Abstimmungen mit der Stadt ist im Planfeststellungsantrag vorgesehen (vgl. Erläuterungsbericht 3.2, 5.5.1, 5.5.8 sowie 5.12.7), den höhengleichen Bahnübergang durch Teilanhebung der Bahnrampe sowie Teilabsenkung der Straßengrampe mit Errichtung einer Eisenbahnüberführung zu beseitigen. Auch die Abwägung der Untervarianten (Erläuterungsbericht 3.2.4) entspricht den vorherigen Abstimmungen mit der Stadt Oldenburg.

3. BÜ Bürgerbuschweg

- a) Den Bahnübergang „Bürgerbuschweg“ queren ca. 7.500 Kfz, 600 Radfahrer sowie 90 Fußgänger täglich. Dieser Verkehr ist derzeit von ca. 62 Schrankenschließungen mit einer Schrankenschließzeit von 45 Minuten betroffen. Die durchschnittliche Schrankenschließzeit pro Stunde beträgt 2 Minuten. Durch das Ausbaurvorhaben wird sich die Zahl der Schrankenschließungen mehr als verdoppeln. Künftig sind 143 Schrankenschließungen pro Tag mit einer Schrankenschließzeit von 104 Minuten zu erwarten. Die durchschnittliche Schrankenschließzeit pro Stunde verdoppelt sich auf 4 Minuten (Anlage 3, Tabelle S. 90).
- b) Die Vorhabenträgerin hat – angestoßen durch planerische Überlegungen der Stadt Oldenburg – beim BÜ Bürgerbuschweg die Abstimmung mit der Stadt Oldenburg gesucht. Dabei wurde von der Stadt der Wunsch geäußert, beim Umbau des BÜ Bürgerbuschweg die Querschnittsaufteilung für einen späteren Ausbau der Straße Bürgerbuschweg mit zu berücksichtigen. Diese Anregung hat die Vorhabenträgerin aufgenommen, zahlreiche Forderungen der Stadt wurden aber nicht berücksichtigt (vgl. im Einzelnen Anlage 7, S. 7).
- c) Die von der Vorhabenträgerin vorgelegten Planunterlagen sind sowohl in der zeichnerischen Darstellung als auch inhaltlich teilweise

unzureichend. Die Topographie ist zu lückenhaft, um die Auswirkungen der Planung zu beurteilen. Die Grenze zum naheliegenden Landschaftsschutzgebiet Großer Bürgerbusch sowie der maßgebliche Baumbestand ist nicht im notwendigen Maße eingetragen. Es fehlen Maßketten im Bereich des Bahnweges, Straßenachsen mit Angabe der Trassierungselemente sowie der Stationierung, die Darstellung von Übergangsbereichen sowie die Angabe der maßgeblichen Radien der Bordführung.

- d) Die Planungen sind auch inhaltlich mangelhaft. Verkehrsteilnehmer können durch die vorgesehene stark trichterartige Ausbildung der Einmündung Bahnweg schlecht erkennen, dass im Begegnungsfall keine ausreichende Querschnittsbreite zur Verfügung steht. Die entwurfstechnische Ausbildung des Einmündungsbereiches muss so vorgenommen werden, dass die Fahrbahnränder möglichst im Bereich der Abstellflächen parallel geführt werden. Maßgebliche Bäume mit dazu gehörigen Kronentraufbereichen müssen im Einmündungsbereich des Bahnweges berücksichtigt werden, Abstimmungen mit der unteren Naturschutzbehörde sind erforderlich. Die Furt des Rad- und Gehweges ist im Einmündungsbereich Bahnweg wegen seiner polygonartigen Führung für Radfahrer abgehakt und wenig geläufig. Dadurch können gefährliche Situationen entstehen.

4. BÜ Am Stadtrand

- a) Der BÜ Am Stadtrand ist nach dem BÜ Alexanderstraße einer der am stärksten belasteten Bahnübergänge entlang der Trasse Oldenburg - Wilhelmshaven. Derzeit ist der Bahnübergang ca. 60-mal am Tag geschlossen und wird damit für über 140 Minuten unbefahrbar. 8.500 Kfz, knapp 1.000 Fahrradfahrer und 400 Fußgänger benutzen täglich diesen Übergang.

Im Prognosefall 2025 wird sich die Zahl der Schrankenschließungen auf 140 mehr als verdoppeln. Die Schrankenschließzeiten werden pro Tag auf 327 Minuten ansteigen, pro Stunde ist mit Schranken-

schließzeiten von mindestens 14 Minuten zu rechnen (vgl. Anlage 3, S. 90).

- b) Ebenso wie beim BÜ Alexanderstraße wurden problemorientierte Überlegungen der Vorhabenträgerin erst durch die Stadt Oldenburg angestoßen. Die Stadt hat eine Untersuchung der Dr. Brenner Ingenieurgesellschaft mbH in Auftrag gegeben (Anlage 8).

Nachdem die Ergebnisse der anschließenden Simulation sehr lange Rückstaulängen ergaben, wurden seitens der Vorhabenträgerin die eigenen Ansätze in Frage gestellt und eine Modifikation mit differenzierten Berechnungsansätzen gefordert. In einer späteren Endfassung der Simulation (Nachfolgeuntersuchung) vom 09.12.2011 (Anlage 9) ist darüber hinaus noch eine Sensitivitätsanalyse mit einer Grenzbetrachtung der Fahrzeiten und Rückstaulängen enthalten. Die Simulation kommt zu dem Ergebnis, dass es schon bei der seinerzeit mit der Deutschen Bahn AG abgestimmten prognostizierten stündlichen Zugbelastung am Bahnübergang mit zwei Personenzügen und vier Güterzügen zu sehr langen Wartezeiten am Bahnübergang kommt, alle während der Schrankenschließung aufgestauten und am Ende des Rückstaus gemessenen Fahrzeuge konnten den Bahnübergang aber noch deutlich vor der nächsten Schrankenschließung passieren.

Zur Abschätzung der Auswirkungen im Straßenverkehr erfolgte dann eine schrittweise Anhebung der stündlichen Zugbelastung um zwei Güterzüge. Mit zunehmender stündlicher Zuganzahl und Schrankenschließhäufigkeit ergab sich eine spürbare Erhöhung der Wartezeiten und der Rückstaulängen. Bereits bei acht stündlichen Zugquerungen wurde in einem Fall das Zumutbarkeitskriterium überschritten (= Verkehrsteilnehmer ist von zwei Schrankenschließungen betroffen).

Bei zehn Schrankenschließungen pro Stunde muss mit einer sehr hohen Überschreitung der zumutbaren Wartezeiten gerechnet wer-

den. Einige Verkehrsteilnehmer sind somit von mehr als einer Schrankenschließung betroffen.

Auch bei weniger als zehn Zügen pro Stunde können die Grenzen der zumutbaren Wartezeiten im Nachmittagsspitzenverkehr erreicht werden.

- c) Beim BÜ Am Stadtrand sind die Planfeststellungsunterlagen ebenfalls unvollständig. Eine eigene Untersuchung zur Leistungsfähigkeit des Bahnübergangs ist den Planfeststellungsunterlagen nicht beigelegt. Es ist unklar, welche konkreten Parameter bei den verkehrstechnischen Unterlagen zugrunde gelegt wurden (vgl. zur Kritik ausführlich Anlage 7, S. 3 f.). Da der BÜ Am Stadtrand mit seinem Umfeld zentral im Stadtteil Ofenerdiek liegt, muss genau untersucht werden, welche Konsequenzen sich hinsichtlich des Verkehrs, der Immissionsbelastung durch Lärm und Abgase sowie der zukünftigen städtebaulichen Entwicklung dieses Stadtteils ergeben. Solche Untersuchungen fehlen, die Betrachtungen im Erläuterungsbericht beschränken sich auf einen Variantenvergleich hinsichtlich eines Wohnhauses sowie unverbindlichen, allgemeinen Beschreibungen. Negative Auswirkungen auf den Stadtteil Ofenerdiek sind nicht dargestellt, obwohl sie erheblich sind. Die weitergehenden Planungsansätze, die in der Machbarkeitsstudie (Anlage 8) enthalten sind, werden nicht betrachtet.
- d) Die Planungen sind auch inhaltlich mangelhaft. Bleibt der Bahnübergang – wie in den Planfeststellungsunterlagen vorgesehen – höhengleich erhalten, würde die Lösung mit der größten Behinderung für den motorisierten Verkehr umgesetzt werden. Die Grenze der Leistungsfähigkeit wird wohl bereits durch den bis 2025 prognostizierten Verkehr erreicht. Diese Prognosegrundlage ist fehlerhaft, weil der Prognosehorizont zu kurz gewählt wurde und eine mögliche zweite Ausbaustufe des JadeWeserPorts, die bereits geplant wird, nicht einbezogen wurde. Bei einer weiteren Steigerung des Zugverkehrs wird die Grenze der Leistungsfähigkeit des Bahnüberganges sicher

überschritten. Die damit einhergehenden Zerschneidungseffekte beeinträchtigen die Erschließung und die Erreichbarkeit der Geschäfte und Wohngebäude im Zentrum von Ofenerdiek unzumutbar stark.

Im Hinblick auf den Bahnübergang Am Stadtrand sind die Planfeststellungslagen auch deshalb unzureichend, da weder Varianten zur Verbesserung des BÜ Am Stadtrand untersucht werden noch der notwendige Variantenvergleich erfolgt.

- e) Nach all dem wird die Stadt Oldenburg durch die Planungen der Vorhabenträgerin hinsichtlich des Bahnübergangs Am Stadtrand unzumutbar belastet. Die gewählte Lösung (Beibehaltung des BÜ) ist nicht zukunftsfähig. Auch die verschiedenen, in der Machbarkeitsstudie untersuchten Varianten einer Beseitigung des höhengleichen Bahnüberganges sind zum Teil mit erheblichen städtebaulichen Nachteilen verbunden.

Eine dauerhafte Lösung ist nur die von der Stadt Oldenburg favorisierte Umfahrungstrasse, bei der der höhengleiche Bahnübergang entfallen würde.

5. BÜ Karuschenweg

- a) Den BÜ Karuschenweg überqueren ca. 2.500 Kraftfahrzeuge, 680 Radfahrer und über 200 Fußgänger pro Tag. Der Bahnübergang ist von 60 Schrankenschließungen pro Tag betroffen, die Schrankenschließzeit innerhalb von 24 Stunden beträgt 156 Minuten.

Beim für 2025 prognostizierten Bahnverkehr wird es täglich 140 Schrankenschließungen mit einer Gesamt-Schließzeit von 363 Minuten pro Tag geben. Pro Stunde ist mit einer Viertelstunde Schrankenschließzeit zu rechnen.

- b) Beim Bahnübergang Karuschenweg sind die Planfeststellungsunterlagen ebenfalls unvollständig (vgl. im einzelnen Anlage 7, S. 8). Eine Verkehrsuntersuchung zur Leistungsfähigkeit unter Berücksichtigung

der prognostizierten Zugzahlen fehlt. Da sich dieser Bahnübergang am Rande des Zentrums des Stadtteils Ofenerdiek befindet, muss auch hier genau untersucht werden, welche Konsequenzen sich hinsichtlich des Verkehrs, der Immissionsbelastung und der städtebaulichen Entwicklung ergeben. Negative Auswirkungen auf den Stadtteil Ofenerdiek sind nicht dargestellt und wurden auch nicht abgewogen. Nicht berücksichtigt wurde insbesondere, dass der Bahnübergang Karuschenweg als direkte Verbindung aus den westlichen Stadtteilen zum Schulzentrum Ofenerdiek und zur Grundschule Ofenerdiek genutzt wird. Schon aus diesem Grund sind intensive Untersuchungen zur Verkehrssicherheit erforderlich (vgl. dazu Anlage 8, S. 25, Bild 2.21).

In der Machbarkeitsstudie (Anlage 8) wurde der BÜ Karuschenweg bei den unterschiedlichen Planungsansätzen wie z.B. Hochlegung der Bahn, Tieferlegung der Straße ebenfalls mit untersucht.

Eine dauerhafte und zukunftsfähige Lösung ist auch für den BÜ Karuschenweg nur durch die Planung einer Umfahrungstrasse zu erreichen. Der höhengleiche Bahnübergang würde dann entbehrlich werden.

6. BÜ Am Strehl

- a) Der letzte Bahnübergang auf Oldenburger Markung wird von über 1.000 Kfz sowie 150 Radfahrern pro Tag überquert. Derzeit kommt es zu 59 Schrankenschließungen mit einer Gesamtschließzeit von 140 Minuten pro Tag.

Im Prognosefall wird es zu 136 Schrankenschließungen mit einer Schließzeit von 325 Minuten pro Tag kommen. Pro Stunde ist mit einer Viertelstunde Schrankenschließzeit zu rechnen.

- b) Beim BÜ Am Strehl wird es ebenfalls zu erheblichen Behinderungen des Verkehrs kommen. Steigert sich der Bahnverkehr über die von der Vorhabenträgerin gewählten Prognosen hinaus, sind starke Be-

eintrüchtigungen des Verkehrsflusses absehbar. Die Planfeststellungsunterlagen sind unvollständig, ein Gutachten zur Leistungsfähigkeit wird nicht vorgelegt.

Eine dauerhafte Lösung ergibt sich nur durch Planung einer Umfahringstrasse mit nachfolgender Aufgabe des höhengleichen Bahnübergangs.

7. BÜ Stedinger Straße

- a) Die Bahnstrecke Oldenburg-Osnabrück (Strecke 1502) zweigt in Oldenburg hinter der Überquerung der Hunte von der Bahnstrecke Oldenburg-Bremen (Strecke 1500) ab. Kurz hinter der Verzweigung wird von beiden Strecken die Stedinger Straße (L 866) niveaugleich an zwei voneinander unabhängigen BÜ Stedinger Straße gequert. Dort bestehen in einem Abstand von ca. 100 m zwei beschränkte Bahnübergänge. Bedingt durch die bahntechnischen Erfordernisse sind bereits jetzt die Schrankenschließzeiten erheblich und führen regelmäßig zu starken Beeinträchtigungen auf der Stedinger Straße, die mit ca. 8.000 Kfz (Schwerverkehrsanteil ca. 15 %) und ca. 1.200 Radfahrern pro Tag belastet ist.

In unmittelbarer Nähe des Bahnübergangs liegt die Grundschule Drielake. Der Bahnübergang wird deshalb auch von Schülern auf dem Schulweg genutzt.

- b) Zur Analyse der derzeit und künftig durch das Ausbauprojekt zu erwartenden Situation hat die Stadt Oldenburg eine Studie zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse an den Bahnübergängen an der Stedinger Straße bei SHP Ingenieure und Rail Management Consultants GmbH in Auftrag gegeben (Anlage 10). Die Studie kommt zu folgenden Ergebnissen:

Bis zum Jahr 2030 ist zum einen mit nicht unerheblichen Erweiterungen des Angebotskonzepts im Personenverkehr zu rechnen. Durch diese Angebotsausweitung steigt die Zahl der Personenzüge um 28

Züge pro Tag. Hinzu kommt die prognostizierte Mehrbelastung durch Güterzüge. Für den JadeWeserPort und den Güterverkehrsstandort Wilhelmshaven wird bis zum Jahr 2020 mit einer Zunahme des täglichen Güterverkehrs um 60 Zugfahrten gerechnet. Für das Jahr 2030 prognostiziert die Studie auf der Strecke Oldenburg-Bremen 188 Züge (davon 76 Güterzüge) und auf der Strecke Oldenburg-Osnabrück 50 Züge (davon 4 Güterzüge). Im Gutachten wird die heutige Situation nach Maßgabe der DB-Richtlinie 815 bewertet. Danach ergibt sich ein Bewertungskennwert von 223. Die Richtlinie empfiehlt den Ersatz eines Bahnübergangs durch eine niveaufreie Lösung ab einem Kennwert von 100. Diese Bedingung ist schon in der derzeitigen Situation bei weitem erfüllt.

Wird die Ausbaustrecke realisiert, kommt es zu unzumutbaren Verschärfungen der Situation am BÜ Stedinger Straße. Im konstruierten Modellfahrplan fahren im Zeitraum von 8:00 Uhr bis 18:00 Uhr stündlich acht Personenzüge und vier bis sieben Güterzüge über die beiden Bahnübergänge an der Stedinger Straße. Die Summe der Schließzeiten beider Bahnübergänge errechnet sich dann zu insgesamt 446 Minuten. Die Bahnübergänge werden durchschnittlich 44,6 Minuten pro Stunde geschlossen. Die Sperrzeiten für den Individualverkehr werden sich gegenüber heute deutlich erhöhen. Tagsüber werden sich in nahezu jeder Stunde Wartezeiten von über zehn Minuten für den Individualverkehr ergeben. Zudem ist nicht auszuschließen, dass manchmal sieben oder acht Zugfahrten stattfinden, während der beide Bahnübergänge nur zwischenzeitlich einmal für weniger als eine halbe Minute geöffnet sein werden (Anlage 10, S. 16 ff.). Der Bewertungskennwert erhöht sich auf 387 und liegt somit um 74 % über dem Wert der heutigen Situation. Der voraussichtliche Bewertungskennwert für das Jahr 2030 liegt um beinahe das vierfache über dem Grenzwert der DB-Richtlinie 815, für den eine BÜ-Aufhebung empfohlen wird.

Insgesamt wird damit festgestellt, dass bei den prognostizierten Zugzahlen in der Stedinger Straße ein bei Beibehaltung der schienengleichen Bahnübergänge – mit oder ohne Optimierung – ein fahrplanmäßiger ÖPNV nicht mehr möglich sein wird und die Wartezeiten für Verkehrsteilnehmer zu Fuß, mit dem Rad oder mit dem Kfz nicht akzeptabel sein werden (Anlage 10, S. 33).

Im Rahmen der Studie wird weiter untersucht, dass eine Unterführung der Bahnstrecken im Zuge der Stedinger Straße grundsätzlich möglich ist. Die Baukosten werden mit ca. 21 Mio. € geschätzt.

Als weitere Alternative wurde die Hochlegung der Bahnstrecke untersucht. Diese Alternative hat den Vorteil, dass das Schifffahrtshindernis „Hunteklappbrücke“ entfällt. Dafür werden Investitionskosten in Höhe von 127 Mio. € (netto) errechnet.

In der Studie wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass die von der Stadt Oldenburg favorisierte Variante einer Eisenbahnumfahrung zu einer starken Entflechtung der straßengebundenen Verkehre von den Bahnverkehren führen würde (Anlage 10, S. 34). Die Wirkungen auf den Kraftfahrzeugverkehr und den ÖPNV seien mit der Variante der Unterführung der Stedinger Straße vergleichbar. Der Fuß- und Radverkehr würde durch die Neutrassierung der Bahnstrecke ebenfalls profitieren.

- c) Die Planfeststellungsunterlagen sind im Hinblick auf den BÜ Stedinger Straße unvollständig. Die kausalen Auswirkungen des Vorhabens auf diesen Bahnübergang werden in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt, ein Lösungsvorschlag fehlt. Die Unterlagen sind mangelhaft und müssen deshalb zurückgewiesen werden.
- d) Eine Lösung des Konflikts zwischen Bahnverkehr und Kraftfahrzeug-/Fahrrad-/ und Fußgängerverkehr am Bahnübergang Stedinger Straße ist nach dem Konfliktbewältigungsgebot zwingend erforderlich. Die von der Stadt Oldenburg in Auftrag gegebene Untersuchung

zeigt, dass bei Beibehaltung des Bahnübergangs keine zumutbaren Verkehrsverhältnisse mehr gegeben sind. Die nach den Planfeststellungsunterlagen vorgesehene Beibehaltung der heutigen Situation am Bahnübergang Stedinger Straße belastet die Stadt Oldenburg unverhältnismäßig stark.

8. Weitere Bahnübergänge

Neben dem Bahnübergang Stedinger Straße enthalten die Planfeststellungsunterlagen auch keine Feststellungen zu den kausal auf das Vorhaben zurückzuführenden zusätzlichen Belastungen der weiteren Bahnübergänge im Streckennetz. Betroffen sind weiter folgende Bahnübergänge:

- Schulstraße
- Bremer Heerstraße West
- Bremer Heerstraße Ost
- Sprungweg
- Sandweg
- Hemmelsbäker Kanalweg
- Hasenweg
- Tweelbäker Weg.

Von den genannten Bahnübergängen ist der Bahnübergang Schulstraße mit über 1.500 Überfahrten täglich besonders belastet. Der am stärksten befahrene Übergang „Bremer Heerstraße“ wird täglich von über 7.300 Kfz und 600 Radfahrern überfahren. Auch an den anderen Bahnübergängen wird es zum Teil zu unzumutbaren Verkehrsverhältnissen beim Ausbau der Bestandstrecke kommen. Die Planfeststellungsunterlagen sind insoweit unvollständig, sie enthalten keine Untersuchungen zu den Verkehrs-

verhältnissen an den Bahnübergängen nach Realisierung der Ausbaustrecke.

9. Verlust BAB-Unterführung

Nach den Planfeststellungsunterlagen soll die BAB-Unterführung zwischen Nedderend und Babenend parallel zur Eisenbahnstrecke entfallen.

Diese Unterführung ist eine wichtige Wegeverbindung im Stadtteil Bürgerfelde in einem Bereich, der durch die lineare Verkehrsinfrastruktur der Autobahn und der Bahnstrecke in den Verkehrsbeziehungen stark eingeschränkt ist. Die Unterführung ermöglicht eine kurze und direkte Zu- und Abgangsmöglichkeit für den Fuß- und Radverkehr zwischen den Stadtteilen und insbesondere für Schüler, die östlich der Bahnstrecke wohnen und zur Grundschule Babenend gehen wollen. Eine Inanspruchnahme der Unterführung für Bahnzwecke ist ein unzumutbarer Verlust einer funktionierenden und sicheren Wegeverbindung, insbesondere für den Schülerverkehr (vgl. Anlage 6).

10. Rad- und Fußgängerverkehr

Wie bereits oben ausgeführt, wird neben dem Kfz-Verkehr auch der Fahrrad- und Fußgängerverkehr durch die längeren Schrankenschließzeiten an allen höhengleichen Bahnübergängen unzumutbar betroffen. Oldenburg ist als Fahrradstadt bekannt und unternimmt große Anstrengungen zur Förderung des Fahrradverkehrs. Die häufigeren und längeren Schrankenschließzeiten an den Bahnübergängen laufen diesen Bestrebungen entgegen und treffen die gegenüber Umwegfahrten sensiblen Radfahrerinnen und Radfahrer besonders stark. Die sich vor den geschlossenen Schranken bildenden Radfahrerpulks sind unter dem Aspekt der Verkehrssicherheit problematisch. Beim gleichzeitigen Anfahren von Radfahrern und dem wartenden Kfz-Verkehr entstehen gefährliche Situationen. Ungeübte oder ältere Radfahrer sind bei der Weiterfahrt überfordert.

11. ÖPNV

Wie bereits oben ausgeführt, haben die längeren Schrankenschließzeiten auch starke Auswirkungen auf den ÖPNV. Am Bahnübergang Stedinger Straße werden die Wartezeiten so lange, dass ein fahrplanmäßiger ÖPNV nicht mehr möglich sein wird.

Erhebliche Beeinträchtigungen des ÖPNV ergeben sich auch im weiteren Umfeld dieses Bahnübergangs im gesamten Bereich Osternburg (vgl. dazu Anlage Nr. 3, Karten-Nr. 3.1.1).

Beim Bahnübergang Am Stadtrand wird es bei der den Bahnübergang querenden Linien 301 ebenso bei der den Nahbereich des Bahnübergangs passierenden Linie 304 zu Rückstauungen mit Verspätungen kommen. Eine weitere Verschärfung tritt ein, weil die Linie 304 auch den folgenden Bahnübergang Am Strehl passieren muss. Die Qualität des ÖPNV wird im Stadtteil Ofenerdiek nachhaltig beeinträchtigt, ein taktgerechter ÖPNV wird sich nicht mehr aufrechterhalten lassen.

V. Unbewältigte Lärmsituation

1. Planfeststellungsunterlagen

Zur Beurteilung der Lärmimmissionen beim Betrieb der Eisenbahnstrecke liegt den offengelegten Unterlagen eine schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung (Anlagen 15.1 bis 15.5) bei.

Das schalltechnische Gutachten ist mangelhaft. Es wählt einen unzutreffenden Prognosehorizont, beruht auf unzureichenden und zum Teil widersprüchlichen Prognosegrundlagen und nimmt zu wesentlichen Umwelteinwirkungen durch den Streckenbetrieb nicht Stellung. Auch im Übrigen ist das im Erläuterungsbericht beschriebene betriebsbedingte Schallschutzkonzept (S. 94 ff.) unvollständig und inhaltlich mangelhaft. Die angrenzenden Baugebiete der Stadt Oldenburg werden ebenso wie städtische Grundstücke und öffentliche Einrichtungen durch vorhabenbedingte Lärmimmissionen unzumutbar betroffen.

Im Hinblick auf die folgenden Ausführungen wird auf die schalltechnische Stellungnahme IBK in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg (Anlage 11) verwiesen, die Gegenstand der Einwendungen der Stadt Oldenburg ist.

2. Fehlerhafter Prognosehorizont

Wie bereits oben (B. I. 2.) dargelegt, ist der gewählte Prognosehorizont 2025 absolut unzureichend. Er ist mindestens auf das Jahr 2030, bei realistischer Betrachtungsweise sogar auf das Jahr 2035 zu erweitern. Eine mögliche zweite Ausbaustufe des JadeWeserPorts ist in die Betrachtungen einzubeziehen.

3. Mangelhafte Prognosegrundlagen

- a) Die im schalltechnischen Gutachten zugrunde gelegten Zugzahlen und sonstigen schalltechnisch relevanten Parameter nach Schall 03 sind unvollständig:

Im Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung finden sich keine Aussagen zu den Strecken 1500 (Bremen-Oldenburg) und 1520 (Oldenburg-Leer). Eine Erläuterung und Benennung der maßgeblichen Zugzahlen und sonstige schalltechnisch relevante Parameter fehlen ebenso wie eine Herleitung und Begründung des gewählten Prognosehorizonts.

- b) Die für den PFA 1 aufgeführten Zugzahlen und sonstigen schalltechnisch relevanten Parameter nach Schall 03 stehen im Widerspruch zu den in den PFA 2, 3 und 4 vorgelegten Unterlagen (vgl. dazu Anlage 11, S. 12 ff.).

In den PFA 1 und 4 wird als Prognosejahr das Jahr 2025 zugrunde gelegt, in den PFA 2 und 3 das Jahr 2015. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten keine Erklärung für die Wahl der unterschiedlichen Prognosehorizonte.

In den PFA 2 (Rastede-Jaderberg) und 3 (Jaderberg-Varel) werden im Beurteilungszeitraum elf Güterzüge mehr in die Berechnungen eingestellt als in den PFA 1 (Oldenburg-Rastede) und 4 (Varel-Sande). Diese Abweichung wird in den Unterlagen nicht erklärt. Es ist nicht nachvollziehbar, warum die zwischen Rastede und Varel fahrenden Güterzüge nicht auch auf den anschließenden Planfeststellungsabschnitten Oldenburg-Rastede bzw. Varel-Sande verkehren. Hier wirken sich auch die unterschiedlichen Prognosehorizonte aus, in den PFA 2 und 3 wurde als Prognosehorizont das Jahr 2015 gewählt. Dies hat zur Folge, dass im Jahr 2015 zehn Güterzüge mehr auf der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven verkehren als im Jahr 2025.

Es ist wahrscheinlich, dass die für das Jahr 2015 prognostizierten zehn zusätzlichen Güterzüge auch im Prognosezeitraum 2025 auf der Strecke zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven fahren. Folge davon wäre, dass die Emissionen im PFA 1 gegenüber den Annahmen in der schalltechnischen Untersuchung um 0,6 dB(A) steigen. Im Beurteilungszeitraum tags wird deshalb an einer größeren Anzahl von Gebäuden der Immissionsgrenzwert überschritten. Daraus folgen zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen und Entschädigungen für die Verlärmung von Außenwohnbereichen, die in den Planfeststellungsunterlagen nicht berücksichtigt sind.

Im Übrigen wird in den schalltechnischen Gutachten der verschiedenen Planfeststellungsabschnitte für den Nahverkehrszug mit unterschiedlichen Zuschlägen gearbeitet. Für Güterzüge wurde zum Teil mit einem Scheibenbremsenanteil von 0 % und einem Scheibenbremsenanteil von 10 % gerechnet.

Wegen der widersprüchlichen Grundlagen ist das schalltechnische Gutachten nicht verwertbar.

- c) In der schalltechnischen Untersuchung wird das „Nadelöhr Huntebrücke“ nicht berücksichtigt. Wie bereits dargelegt, müssten in den

Nachtstunden nicht nur 31 Züge, sondern 50 Güterzüge verkehren (oben 1. Teil III. 2. Anlage 1). Dies führt zu zusätzlichen Lärmemissionen, die nicht in das schalltechnische Gutachten eingegangen sind.

- d) Die schalltechnische Untersuchung enthält keine Aussage darüber, auf welcher fachlichen Grundlage die topographische Situation im Detail abgebildet wurde. Aussagen zur Abschätzung der Höhe der vorhandenen Gebäude fehlen. Der Plan zur Lage des Untersuchungsraums (Anlage 15.3) enthält keine Flächenmarkierungen, aus denen der genaue Untersuchungsbereich hervorgeht. Im bahnhofsnahen Bereich ist der Untersuchungsraum nicht genau definiert (Anlage 11, S. 7).
- e) Die Immissionsberechnungen beruhen ebenfalls auf unvollständigen und unzutreffenden Grundlagen.

Es finden sich keine Aussagen darüber, ob und wie bei der Umsetzung der Schall 03 Reflexionen berücksichtigt wurden (Anlage 11, S. 16). Unklar ist, ob ohne Reflexionen gerechnet wurde, ob ggf. nur die ersten oder möglicherweise auch weitere Reflexionen berücksichtigt wurden. Angaben zum Absorptionsgrad der ggf. berücksichtigten Reflexionsflächen fehlen.

Aussagen zum verwendeten Geländemodell finden sich in der schalltechnischen Untersuchung nicht. Wenn z.B. bei Gebäuden mit geneigten Dachflächen an Stelle der tatsächlich abschirmenden Wand- und Dachflächen eine einfach orthogonale Kubatur mit der Firsthöhe als Gebäudehöhe in die Immissionsberechnung eingestellt wird, führt dies zu einer Überschätzung der Abschirmeffekte. Welche Kubaturen berücksichtigt wurden, ergibt sich aus der schalltechnischen Untersuchung nicht.

In der schalltechnischen Untersuchung finden sich weder Hinweise auf das verwendete Geländemodell noch Hinweise zu den Immissionsaufpunkthöhen (Anlage 11, S. 17).

- f) Die Aussagen zur Lage und Ausstattung der Lärmschutzwände sind ebenfalls unvollständig (Anlage 11, S. 17).
- g) Bei der näheren Überprüfung der gemäß Anlage 15.2 berücksichtigten Abschnitte der Bahnstrecken 1500, 1520 und 1522 hat die Stadt Oldenburg festgestellt, dass die aktiven Lärmschutzmaßnahmen im südlichen Planfeststellungsabschnitt in Höhe der Peterstraße enden. In diesem Übergangsbereich verbleibt im Streckenverlauf der Trasse 1522 eine Gleislücke von 30 m (vgl. dazu näher Anlage 11, S. 18 f.).
- h) Die Berechnungen der Vorhabenträgerin beruhen auf der Schall 03. Die Schall 03 ist novellierungsbedürftig. Die derzeit gültige Fassung der Schall 03 stammt aus dem Jahr 1990. Sie enthält Annahmen, die in vielen Punkten fachlich überholt sind. Dies trifft z.B. die Ermittlung von Emissionsdaten an Schienenwegen der unterschiedlichen Fahrbahnarten.

Im Rahmen eines Forschungsvorhabens des Umweltbundesamtes (UBA-Texte 60/03: Weiterentwicklung der Prognoseverfahren der 16. BImSchV) wurden z.B. neue Emissionswerte festgelegt, bzw. neue Fahrbahnzuschläge für Holz- und Betonschwellen in Abhängigkeit von der jeweiligen Zuggattung und Bremsart ermittelt. Das BMVBS beabsichtigt, die Berechnungsvorschrift zu ändern. Die Diskussion zur Überarbeitung der Schall 03 ist weitgehend abgeschlossen. Eine entsprechende Änderungsverordnung soll in absehbarer Zeit umgesetzt werden.

Die vorliegende Berechnung des Schienenverkehrslärms basiert auf der Schall 03 aus dem Jahr 1990. Diese ist überholt und keine taugliche Grundlage für eine Entscheidung über den Planfeststellungsantrag. Die Stadt Oldenburg fordert deshalb, auf der Grundlage der neuen Erkenntnisse – unter Berücksichtigung der neuen Verkehrsprognosen – ein neues Gutachten zum Schienenverkehrslärm zu erstellen, das den heutigen Anforderungen entspricht.

4. Schienenbonus

- a) Bei der Bewertung der prognostizierten Schienenlärmimmissionen wird entsprechend der 16. BImSchV der „Schienenbonus“ von 5 dB(A) bei der Ermittlung des Beurteilungspegels berücksichtigt.

Nach § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist der in der 16. BImSchV vorgesehene Abschlag von 5 dB(A) ab dem 01.01.2015 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Auf diese Norm berufen sich die Planfeststellungsunterlagen und berücksichtigen den Schienenbonus. Allerdings kann nach § 43 Satz 3 BImSchG von der Anwendung des Schienenbonus bereits vor dem 01.01.2015 abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden.

- b) Durch die Anwendung des Schienenbonus kommt es zu unzumutbaren Belastungen für die betroffenen Baugebiete in Oldenburg. Die Berücksichtigung des Schienenbonus in den Planfeststellungsunterlagen begegnet schwerwiegenden Bedenken. Die Annahme einer geringeren Störwirkung des Schienenlärms beruht auf veralteten Untersuchungen, die die heute üblichen hohen Zugfrequenzen sowie die höheren Fahrgeschwindigkeiten nicht berücksichtigen. Deshalb kann nicht mehr von einer grundsätzlich besseren Verträglichkeit des Bahnlärms ausgegangen werden. Die tatsächliche Wirkung des Bahnlärms auf die Gesundheit und das Belästigungsempfinden der Bürger werden bei Berücksichtigung des Schienenbonus nicht realitätsnah erfasst. Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber den Schienenbonus gestrichen (vgl. zur Begründung BT-Drs. 17/12284).
- c) Die Belastungssituation in Oldenburg entlang der Bestandstrecke entspricht auch nicht der standardisierten Geräuschsituation, die der Anwendung des Schienenbonus zugrunde liegt. Die Belastungssituation weist insbesondere wegen der besonders geringen Abstände

der Bebauung zu den Gleisen und des (künftig) hohen Güterzuganteils eine spezielle akustische Charakteristik auf. Diese besonderen Umstände schließen es im konkreten Fall aus, den Schienenbonus anzuwenden.

Eine undifferenzierte Anwendung des Schienenbonus am Tag und in der Nacht sowie die fehlende Berücksichtigung der Anzahl der verkehrenden Züge stellen aus Sicht der Lärmwirkungsforschung eine lückenhafte Interpretation dar. Die Grundlagen der Immissionsprognose sind damit fehlerhaft.

5. Nichtberücksichtigung Trennungsgrundsatz

- a) Die schalltechnische Untersuchung und der Erläuterungsbericht enthalten keine Auseinandersetzung mit dem Trennungsgrundsatz aus § 50 Satz 1 BImSchG. Danach sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich und überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf die sonstigen schutzbedürftigen Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Die Regelung des § 50 Satz 1 BImSchG enthält die erste Prüfungsstufe für den Lärmschutz an Schienenwegen, die durch die §§ 41 bis 43 BImSchG ergänzt wird. Auf der ersten Stufe steht die grundsätzliche Entscheidung über die Trassierung des Verkehrsweges an. Diese Entscheidung muss gem. § 50 Satz 1 BImSchG so vorgenommen werden, dass Wohngebiete und andere schutzbedürftige Gebiete vor schädlichem Lärm möglichst verschont werden (planerischer Lärmschutz).

Zu den raumbedeutsamen Maßnahmen zählen Planfeststellungen. § 50 BImSchG gilt auch für Planfeststellungen von Schienenwegen.

Die zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen gebotene Zuordnung der durch raumbedeutsame Planungen vorgesehenen Flä-

chennutzungen erfolgt vor allem durch eine ausreichende Trennung, also durch ausreichende Abstände (BVerwGE 45, 309, 310). § 50 Satz 1 BImSchG verleiht dem Immissionsschutz besonderes Gewicht (BVerwGE 71, 136, 165). Eine entsprechende Trennung soll soweit wie möglich erfolgen. Der Trennungsgrundsatz ist eine Abwägungsdirektive, er muss erkennbar in die planerische Abwägung eingehen und dort mit dem ihm zukommenden besonderen Gewicht Berücksichtigung finden (BVerwGE 123, 37, 43).

- b) Die schalltechnische Untersuchung ist ebenso wie die übrigen Planungsunterlagen mangelhaft, weil sie das Optimierungsgebot des § 50 Satz 1 BImSchG nicht berücksichtigen. Die Forderung der Stadt Oldenburg nach einer Eisenbahnumfahrung entspricht dem Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG.

6. Außenwohnbereiche

- a) Die schalltechnische Untersuchung setzt sich nicht mit der Verlärmung von Außenwohnbereichen von Wohnnutzungen, wie z.B. Wohngärten, Terrassen und Balkone, auseinander. Diese Außenwohnbereiche sind im Beurteilungszeitraum Tag schutzbedürftig.

In der vorliegenden schalltechnischen Untersuchung wird nicht ermittelt, mit welchen Immissionen in den Außenwohnbereichen zu rechnen ist. Außerdem werden keine Untersuchungen zur Ermittlung einer angemessenen Entschädigung durchgeführt. Das Schallschutzkonzept des Planfeststellungsantrags ist insoweit nicht brauchbar (vgl. ausführlich Anlage 11, S. 7 ff.).

- b) Besonders betroffen sind auch die Außenspielflächen der Kindertagesstätte auf dem Grundstück Alexanderstraße 300. Diese Außenspielflächen werden durch den von Güterzügen verursachten Lärm in ihrer Nutzung tiefgreifend beeinträchtigt.

7. Wesentliche Änderung

- a) Sowohl die schalltechnische Untersuchung als auch der Erläuterungsbericht (S. 94 ff.) gehen davon aus, dass im PFA 1 weder in § 41 Abs. 1 BImSchG noch die 16. BImSchV unmittelbare Anwendung finden, denn im immissionsschutzrechtlichen Sinne werde der Schienenweg nicht wesentlich geändert. Die im PFA 1 geplanten Maßnahmen seien weder eine wesentliche Änderung des Schienenweges noch ein erheblicher baulicher Eingriff. Rechtsansprüche auf immissionsschutzrechtliche Vorsorgemaßnahmen könnten aus den Baumaßnahmen im PFA 1 somit nicht abgeleitet werden. Die geplante Elektrifizierung stelle zwar einen erheblichen baulichen Eingriff dar, der zur Folge habe, dass ein Planfeststellungsverfahren durchzuführen sei, hingegen handle es sich bei der Elektrifizierung nicht um eine wesentliche Änderung im Sinne der 16. BImSchV. Die prognostizierten Zugzahlen könnten auch mit Dieseltraktion geleistet werden. Aus der Elektrifizierung der Strecke resultierten keine lärm erhöhenden betrieblichen Maßnahmen. Die Vorhabenträgerin wendet die 16. BImSchV aus ihrer Sicht also „freiwillig“ aufgrund einer Zusage des BMVBS an.
- b) Die Rechtsauffassung der Vorhabenträgerin ist unzutreffend, sie steht im klaren Widerspruch zur ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts. Die Baumaßnahmen im PFA 1 sind bereits für sich genommen eine wesentliche Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG durch einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, Satz 2 16. BImSchV:

Eine wesentliche Änderung liegt vor, wenn die bauliche Maßnahme in die Substanz des Verkehrswegs eingreift, eine Voraussetzung, die auch mit dem Merkmal der Wesentlichkeit in Verbindung gebracht wird. Bei Schienenwegen ist ein baulicher Eingriff erheblich, wenn in die Gleisanlage mit ihrem Unter- und Überbau einschließlich einer Oberleitung eingegriffen wird. Wird in den Unter- oder Überbau der Gleisanlage eingegriffen und/oder eine Oberleitung errichtet, ist der

Eingriff nur dann nicht wesentlich, wenn es sich um Erhaltungs- oder Unterhaltungsmaßnahmen oder um kleinere bauliche Maßnahmen handelt (ständige Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts, vgl. BVerwG, NVwZ 1995, 379; BVerwG, NVwZ-RR 1997, 208, 209; BVerwG, NVwZ 1999, 67; BVerwGE 111, 108, 120). Zudem muss die Änderung entsprechend der Funktion des § 41 BImSchG die „vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit“ des Verkehrsweges erhöhen (BVerwGE 97, 367, 369 f.).

Nach diesen Maßgaben liegt auch im PFA 1 eindeutig eine wesentliche Änderung des Schienenweges durch einen baulichen Eingriff vor. Vorgesehen ist die Elektrifizierung des gesamten Abschnitts, bereits diese Maßnahme stellt nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts einen erheblichen baulichen Eingriff dar. Weiter vorgesehen ist der weitgehende Austausch des Unterbaus unter den Gleisen mit Einbau von Schutzschichten unter dem Schotteroberbau in unterschiedlichen Mächtigkeiten, in Teilbereichen auch ein vollständiger Bodenaustausch. Dieser erhebliche Eingriff in den Unterbau ist ebenfalls ein erheblicher baulicher Eingriff. Das gleiche gilt für die Sicherung der Böschungen und die Erhöhung der Tragfähigkeit von Dämmen.

Die geplanten Maßnahmen sind auch nicht nur bloße Erhaltungs- und Unterhaltungsmaßnahmen, mit solchen Maßnahmen haben die beabsichtigten Bauarbeiten offenkundig nichts gemein. Sie dienen der Erhöhung der Streckengeschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h und der Erhöhung der Radsatzlast von 22,5 t auf 23,5 t. Mit diesem Zweck werden sie nicht nur als bloße Unterhaltungsmaßnahmen einer vorhandenen Strecke durchgeführt, sondern zur Leistungssteigerung. Es handelt sich mithin nicht nur um Unterhaltungsmaßnahmen.

Entsprechend der Funktion des § 41 BImSchG dienen die Maßnahmen auch der Steigerung der Leistungsfähigkeit des Verkehrsweges. Dies gilt einmal im Hinblick auf die Streckenhöchstgeschwindigkeit

und zum anderen im Hinblick auf die Erhöhung der Radsatzlast. Staatliche Maßnahmen baulicher Art, die höhere Geschwindigkeiten und größere Radsatzlasten ermöglichen, sind erhebliche bauliche Eingriffe im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG, die eine Neubewertung der Lärmsituation zwingend erfordern (Jarass, BImSchG, 10. Auflage 2013, § 41 Rn. 3 unter Berufung auf BVerwGE 97, 367, 372).

- c) Ein erheblicher baulicher Eingriff ergibt sich nach der insoweit zutreffenden Auffassung des BMVBS auch aus dem funktionalen Zusammenhang mit den Baumaßnahmen in den anderen Planfeststellungsabschnitten und den Gleis-Neubaumaßnahmen am JadeWeserPort (vgl. dazu auch BVerwGE 124, 334, 339 f.; BVerwG, B. v. 28.09.2009 – 9 A 22/07, Juris Rn. 5 = Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 54; NdsOVG, NuR 2008, 806, 807). Ein solcher Kausalzusammenhang ist gegeben, wenn die Lärmsteigerungen durch eine Baumaßnahme (hier JadeWeserPort/Errichtung zusätzlicher Gleise in anderen Planfeststellungsabschnitten) bei realistischer Betrachtung zu Lärmsteigerungen in anderen Abschnitten (hier: PFA 1) führen. Das gleiche gilt, wenn räumliche Anschlussplanungen (hier: Ausbau PFA 1) ohne die andere Maßnahme (Ausbau JadeWeserPort/Beseitigung von Engpässen in anderen Planfeststellungsabschnitten) entweder gar nicht oder zumindest nicht in der gewählten Konzeption geplant worden wären. Beruht eine Maßnahme auf einem einheitlichen Gesamtkonzept, ist wegen des räumlichen und konzeptionellen Zusammenhangs von einem erheblichen baulichen Eingriff in allen Abschnitten der Gesamtmaßnahme auszugehen.

So liegen die Dinge hier. Insoweit legt das BMVBS in seinem Schreiben an die Stadt Oldenburg vom 26.02.2009 zutreffend Folgendes dar:

„Die ABS-Maßnahme (also die Ertüchtigung der Nordstrecke zur Anbindung des JWP, die Herstellung der Zweigleisigkeit, die Elektrifizierung und die Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit) haben jedoch ihre unmittelbare Ursache in der Ansiedlung und Betriebsaufnahme des JWP mit seinen eigenen

Eisenbahnbetriebsanlagen (Zugbildungsbahnhof/Vorstellgruppe).

Für die Elektrifizierung und den noch in Teilabschnitten notwendigen zweigleisigen Ausbau der Strecke Wilhelmshaven-Oldenburg sind Planfeststellungsverfahren erforderlich. Maßgeblich für die Frage, ob in dem Planfeststellungsverfahren zur Elektrifizierung (Gesamtstrecke) auch Lärmvorsorge zu berücksichtigen ist, ist der Kausalbezug zum Mehrverkehr aus der Hafenanbindung (Wesentliche Änderung des Lärmpegels gemäß 16. BImSchV infolge von Baumaßnahmen aufgrund des Mehrverkehrs aus der neuen Hafenanbindung). Dieser Kausalbezug ist aus meiner Sicht gegeben, da ohne diesen Mehrverkehr aus der Anbindung des JWP keine Notwendigkeit für einen Ausbau und eine Elektrifizierung zumindest in absehbarer Zeit bestände.“

Diese zutreffenden Ausführungen berücksichtigen die Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts zur wesentlichen Änderung durch erheblichen baulichen Eingriff. Folge davon ist, dass eine wesentliche Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG vorliegt.

- d) Auch die weiteren Voraussetzungen des § 1 Abs. 2 16. BImSchV für eine wesentliche Änderung durch baulichen Eingriff liegen vor. Auf die Frage, ob die Regelung des § 1 Abs. 2 16. BImSchV den Begriff der wesentlichen Änderung im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG abschließend konkretisiert (in diesem Sinne BVerwGE 124, 334, 338) kommt es deshalb nicht an.

Eine Änderung ist nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, 1. Alternative 16. BImSchV wesentlich, wenn durch einen erheblichen baulichen Eingriff der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärm um mindestens 3 dB(A) erhöht wird, was einer Verdoppelung der Verkehrsmenge entspricht (BVerwG, NVwZ 1996, 1008). Die schalltechnische Untersuchung enthält keine Darstellung der Erhöhung des Verkehrslärms durch die Baumaßnahme. Nach den Berechnungen der Stadt Oldenburg erhöht sich der Verkehrslärm tagsüber um ca. 6 dB(A), nachts sogar um ca.

15 dB(A). Damit ist die Änderung eindeutig im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, 1. Alternative 16. BImSchV wesentlich.

Nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2, 2. Alternative 16. BImSchV liegt eine wesentliche Änderung vor, wenn durch den baulichen Eingriff der von dem Verkehrsweg ausgehende Verkehrslärm auf mindestens 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erhöht wird. In Abgrenzung zur 1. Alternative ist unerheblich, um wie viel der Lärm erhöht wird. Auch diese Voraussetzungen sind gegeben. Ohne Berücksichtigung aktiver und passiver Maßnahmen werden an vielen Wohngebäuden in den Oldenburger Baugebieten entlang der Ausbaustrecke Verkehrslärmpegel von 70 dB(A) tags oder 60 dB(A) nachts erreicht oder überschritten.

Insoweit ist die Änderung auch nach § 1 Abs. 2 Satz 2 16. BImSchV wesentlich, weil der Beurteilungspegel des von dem zu ändernden Verkehrsweg ausgehenden Verkehrslärms von mindestens 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht durch einen erheblichen baulichen Eingriff erhöht wird.

- e) Entgegen der Auffassung der Vorhabenträgerin erfolgt im PFA 1 eine wesentliche Änderung des Schienenwegs durch einen erheblichen baulichen Eingriff. Die Anwendung der 16. BImSchV ist keine „Freiwilligkeitsleistung“, sondern zwingende Rechtspflicht.

8. Fernwirkungen

- a) Die schalltechnische Untersuchung berücksichtigt keine Lärmfernwirkungen. Wie das Bundesverwaltungsgericht zuletzt im Urteil vom 21.11.2013 (BVerwG 7 A 28.12) klargestellt hat, sind solche mittelbaren Fern-)Wirkungen zu berücksichtigen, wenn der Verkehrszuwachs aufgrund der Verkehrsbeziehungen dem Ausbaivorhaben zurechenbar ist (UA Rn. 21 ff.). In diesem Fall müssen die Auswirkungen nach dem Gebot der planerischen Konfliktbewältigung bereits bei der an-

stehenden Entscheidung über das Planvorhaben in den Blick genommen werden.

- b) Die schalltechnische Untersuchung setzt sich nicht mit den Fernwirkungen des zusätzlichen Schienenverkehrs außerhalb des Ausbaubereichs der ABS Oldenburg-Wilhelmshaven auf den Strecken Oldenburg-Bremen und Oldenburg-Osnabrück auseinander. Es wäre zu prüfen, ob die aufgrund des JadeWeserPorts ausgelösten zusätzlichen Güterzugfahrten auf vorhandenen, baulich nicht veränderten Schienenstrecken zu möglicherweise auch gesundheitsgefährdenden Geräuscheinwirkungen führen. Ob die Konflikte tatsächlich auch zu bewältigen wären, bedarf hier keiner Entscheidung, ein Abwägungsmangel liegt hier bereits wegen des vollständigen Abwägungsausfalls vor.

9. Fehlerhafte Immissionsberechnungen

- a) Das Ingenieurbüro IBK hat in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg die Immissionsberechnungen an mehreren Immissionspunkten auf Plausibilität überprüft (Anlage 11, S. 20 ff.). Die Überprüfung ergab, dass die Berechnungsergebnisse an mehreren Immissionsorten fehlerhaft sind.
- b) Im Bereich des Pferdemarktes wird die Immissionsbelastung in den Planfeststellungsunterlagen um 10 dB(A) unterschätzt. Die von den Planfeststellungsunterlagen prognostizierte Immissionsbelastung weicht erheblich von den tatsächlich zu erwartenden Beurteilungsspegele ab. Wegen der zu erwartenden hohen Immissionsbelastungen wird am Pferdemarkt in weiteren Bereichen der nächtliche Immissionsgrenzwert überschritten. Da keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind, ist auch von einer Überschreitung des Immissionsgrenzwerts am Tag auszugehen. Der Pferdemarkt wird regelmäßig für kulturelle Veranstaltungen, mehrmals wöchentlich als Wochenmarkt und aufgrund des Standesamtes auch für Hochzeitsze-

remonien genutzt. Die Nutzung dieses Platzes wird durch die zu erwartenden Lärmbelastungen unzumutbar eingeschränkt.

- c) Die Plausibilitätsprüfung der Beurteilungspegel wurde außerdem auf zwei repräsentative Gebäude (Bahnweg 100, Bürgerbuschweg 70) erstreckt.

Der Vergleich der Beurteilungspegel ohne Lärmschutzwand ergab für das Gebäude Bahnweg 100 auf den der Bahnlinie zugewandten Gebäudefassaden nahezu gleiche Ergebnisse. Für die Ostfassade dieses Gebäude differieren die Ergebnisse allerdings erheblich, nach den Berechnungen der Stadt ist es um bis zu 9 dB(A) lauter.

Für das ca. 60 m von den Bahngleisen entfernte Gebäude Bürgerbuschweg 70 ergeben sich nach den Berechnungen der Stadt Oldenburg generell höhere Immissionsbelastungen. Die Mehrbelastungen erreichen bis zu 10 dB(A) im OG.

Unter Berücksichtigung der 4 m hohen Schallschutzwand ergeben sich an der lärmabgewandten Fassade der Gebäude wiederum hohe Abweichungen mit bis zu 6 dB(A).

Die von der Stadt Oldenburg durchgeführten orientierenden Schallpegelberechnungen legen das Ergebnis nahe, dass bei den Berechnungen keine oder zu geringe Reflexionen berücksichtigt wurden. Außerdem ist zu vermuten, dass die von der schalltechnischen Untersuchung verwendeten Gebäudekubaturen eine zu hohe Abschirmwirkung berücksichtigen. Folge davon ist, dass die im Zuge des Schallschutzkonzepts zur Planfeststellung erarbeiteten aktiven Schallschutzmaßnahmen nicht die im Gutachten dargestellte Wirksamkeit erreichen und noch weitere Gebäude Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach hätten.

Wegen der mangelhaften Planfeststellungsunterlagen können die Auswirkungen für die Baugebiete der Stadt durch Lärmeinwirkungen nicht abgeschätzt werden.

- d) Für die städtischen Liegenschaften Kita Dietrichsfeld Alexanderstraße 300, Wohngebäude Bürgerbuschweg 70, Pferdemarkt 8 und 11, Theodor-Pekol-Straße 24 und 26, Ziegelhofstraße 4 und 6, Verwaltungsgebäude Pferdemarkt 12 (Standesamt) und 14 (Neues Rathaus), das Stadtmuseum/Horst-Jansen-Museum Raiffeisenstraße 31 und 32 sowie Am Stadtmuseum 4, 6 und 8, die Veranstaltungsgebäude Johannesstraße 2 (Exerzierhalle), Pferdemarkt 8A (Bauwerkhalle) und die von der Stadt Oldenburg verwaltete Vereinte Oldenburger Sozialstiftung Margaretenstraße 3 und Ziegelhofstraße 92 wurden ebenfalls Plausibilitätsberechnungen durchgeführt (Anlage 11, S. 27 ff.).

Bei diesen Gebäuden ergaben sich ebenfalls signifikante Abweichungen von bis zu 5 dB(A) für geschützte Gebäudefassaden, an den schallabgewandten Gebäudeseiten. Im Bereich des Pferdemarktes ergaben sich erhebliche Abweichungen von bis zu 11 dB(A), wobei zum Teil alle Gebäudefassaden gleichermaßen betroffen sind.

Auch die städtischen Liegenschaften werden von unzumutbaren Lärmimmissionen betroffen sein. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden zum Teil erheblich überschritten.

10. Grundrechtliche Schutzpflichten

- a) Die schalltechnische Untersuchung enthält keine Bewertung der Gesamtlärmsituation unter Berücksichtigung aller Verkehrslärmquellen im Einwirkungsbereich (z.B. Straßenverkehrswege). Die Darstellung ist insoweit abwägungsfehlerhaft. Im Rahmen der Abwägung ist sicherzustellen, dass der neu hinzu kommende Lärm mit der bestehenden Vorbelastung nicht zu einer Gesamtbelastung führt, die eine Gesundheitsgefährdung darstellt (BVerwGE 101, 1, 9 f.; BVerwG, ZfBR 2011, 433). Die grundrechtlich vorgegebene Grenze ist bei einer Gesamtbelastung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts überschritten (BVerwGE 134, 45 Rn. 69; BVerwG, NVwZ 2012, 1120 Rn. 30).

- b) Die nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts gebotene Gesamtlärmbetrachtung fehlt vollständig. Eine fachliche Aufarbeitung der tatsächlichen Situation, insbesondere im Nahfeld stark frequentierter Straßen, ist nicht erfolgt. Eine belastbare inhaltliche Grundlage zur Prüfung der Frage, ob eine Gesundheitsgefahr durch die Ausbaumaßnahme gegeben ist, liegt nicht vor.
- c) Die schalltechnische Untersuchung setzt sich in diesem Zusammenhang auch nicht mit der Frage auseinander, ob ausreichender Schallschutz vor Spitzenpegeln gewährleistet werden kann. Zwar sieht die 16. BImSchV keine Berücksichtigung von Spitzenpegeln vor, ein entsprechender Schutzanspruch kann aber aus den Grundrechten folgen, wenn die Lärmbelastung zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen kann. In den Schlafräumen wird die Grenze bei Spitzenpegel von 40 dB(A) am Ohr der Schlafenden liegen (vgl. BVerwG, NVwZ 1998, 847; Storost, in: Ule/Laubinger, BImSchG, Stand: Dezember 2013, § 41 C 24). Belastbare Aussagen dazu sind den Unterlagen nicht zu entnehmen.

Nach den Berechnungen der Stadt Oldenburg werden gerade die Spitzenpegel zu unzumutbaren Auswirkungen für eine Vielzahl von Gebäuden entlang der Trasse haben. Im Auftrag der Stadt Oldenburg hat die Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG im August/September 2013 auch die Lärmimmissionen von vorbeifahrenden Güterzügen an zwei trassennahen Gebäuden in Oldenburg gemessen. Am Messort 2 (Gebäude Melkbrink 73) wurde bei einem vorbeifahrenden Güterzug Richtung Wilhelmshaven ein maximaler Schalldruckpegel von 95,4 dB(A) gemessen. Dieses Gebäude wird nach den Berechnungen schalltechnischen Untersuchung der Vorhabenträgerin auch nach Errichtung der aktiven Schallschutzmaßnahmen noch mit einem Dauerschallpegel von 71 dB(A) beaufschlagt, sodass passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden. Der Zielwert für die Berechnung dieser Schallschutzmaßnahmen nach der 24. BImSchV entspricht 37 dB(A) innen. Mithin ergibt

sich bei einer Außenbelastung von 71 dB(A) eine Pegeldifferenz von 34 dB(A), auf diese Pegeldifferenz wird der passive Schallschutz dimensioniert. Bei Außenpegeln von fast 96 dB(A) werden am Ohr der im Gebäude Melkbrink schlafenden Personen Spitzenpegel bis zu 62 dB(A) auftreten. Die sogenannte „Aufwachschwelle“, die üblicherweise bei 40 dB(A) gezogen wird, wird deutlich überschritten.

Diese Situation wird an zahlreichen trassennahen Gebäuden in Oldenburg auftreten. Nach den Prognosen der Vorhabenträgerin werden nachts 31 Güterzüge verkehren. Dies bedeutet, dass die schlafenden Personen in den trassennahen Gebäuden nachts 31 Mal geweckt werden. Unter diesen Umständen sind gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gewährleistet. Die Gebäude werden für Wohnzwecke unbrauchbar, die Eigentümer sind enteignend betroffen, die Planungshoheit der Stadt, die Wohnnutzungen ermöglicht, wird konterkariert.

- d) Schließlich hat die Vorhabenträgerin nicht berücksichtigt, dass die Güterzugbelastung mit Sicherheit nicht gleichmäßig auftreten wird. Es wird vielmehr „Spitzentage und Spitzennächte“ geben, in denen weit mehr Güterzüge fahren, als die Vorhabenträgerin prognostiziert hat. Folge davon ist insbesondere, dass die schlafenden Personen in den trassennahen Wohngebäuden in den „Spitzennächten“ noch weitaus öfter als 31 Mal geweckt werden. Die Stadt Oldenburg rechnet – wie bereits ausgeführt – ohnehin damit, dass wegen des Nadelöhrs Huntebrücke bis zu 19 Güterzüge in die Nachtzeit verlagert werden. Folge davon wäre, dass die schlafenden Personen in den trassennahen Wohngebäuden mehr als 50 Mal pro Nacht geweckt werden.

11. Gesamtbewertung des Schutzkonzepts

- a) Wie bereits dargestellt, ist das mit den Planfeststellungsunterlagen vorgelegte Lärmschutzkonzept in vielfältiger Hinsicht mangelhaft. Es werden Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 15 km erfor-

derlich. Ein „Vollschutz“ durch aktive Schallschutzmaßnahmen ist nicht möglich, weil dies Lärmschutzwände in unververtretbaren Höhen voraussetzen würde. Trotz der vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes verbleiben ca. 1.550 Gebäuden Überschreitungen der Grenzwerte der 16. BImSchV (Erläuterungsbericht, S. 98). Wenn man davon ausgeht, dass in den Gebäuden zum Teil mehrere Wohnungen vorhanden sind und jede Wohnung im Durchschnitt mit 2,1 Personen belegt ist, werden voraussichtlich mehr als 4.000 Bürgerinnen und Bürger in Oldenburg unzumutbar durch Lärm belastet sein. Nachdem die schalltechnischen Unterlagen in vielfältiger Hinsicht mangelhaft und die Berechnungsergebnisse zum Teil unzutreffend sind, ist damit zu rechnen, dass noch eine Vielzahl von Gebäuden durch passive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden muss.

- b) Die Anordnung passiven Schallschutzes löst das Zumutbarkeitsproblem nicht, wie das Bundesverwaltungsgericht in seinem Urteil zum Flughafen Schönefeld eindringlich dargestellt hat (vgl. BVerwGE 125, 116 Rn. 284 ff.). Die Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts gelten für Schienenwege gleichermaßen. Das Gericht hält es für unververtretbar, einer Vielzahl von Lärmbetroffenen Opfer bis an die Grenze des rechtlich Hinnehmbaren zuzumuten. Die Grenze des Hinnehmbaren sind die Grenzwerte der 16. BImSchV. Mit den auf passiven Schallschutz gerichteten Maßnahmen geht die Planfeststellung nicht über das durch die Erheblichkeitsschwelle markierte Schutzniveau hinaus, dessen Wahrung zwingend geboten ist. Die im Antrag vorgesehenen Maßnahmen des passiven Schallschutzes dienen nur der Wahrung des zwingenden Rechts, sie gehen nicht darüber hinaus. Das Bundesverwaltungsgericht hat weiter festgestellt, dass Maßnahmen des passiven Schallschutzes zwar einen Lärmschutz gewährleisten, der die Betroffenen vor Lärmeinwirkungen oberhalb der äußersten Schranke der Zumutbarkeit bewahrt. Empfindliche Einbußen an Lebensqualität können diese Maßnahmen jedoch nicht verhindern. Der Preis für den Schutz der Nachtruhe sei, dass die Schlafzimmerfenster geschlossen gehalten werden müssen

(„akustische Käfighaltung“). Nur so lasse sich der mit Schutzvorkehrungen verfolgte Zweck sicherstellen. Die Folge sei, dass jeglicher Kontakt zur Geräuschkulisse der Außenwelt abgeschnitten werde. Verhindert werde nicht nur, dass unerwünscht Lärm ins Gebäudeinnere eindringt. Von der Abschirmwirkung würden unterschiedslos auch Geräusche erfasst, die als angenehm empfunden werden.

Dabei kommt der Zahl der solchermaßen betroffenen Bürgerinnen und Bürger erhebliches Gewicht zu. Angesichts der weit mehr als 4.000 betroffenen Oldenburger Bürgerinnen und Bürger stellt sich die Frage, ob deren Betroffenheit durch betriebliche Beschränkungen zu mildern ist.

Nachdem die Vorhabenträgerin solche Maßnahmen nicht vorsieht, muss dies zwingend dazu führen, eine andere Variante zu wählen, die diese nachhaltige Beeinträchtigung der Bürger der Stadt vermeidet. Im Hinblick auf die städtebauliche Unvertretbarkeit der Lärmschutzwände und die trotzdem noch verbleibende unzumutbare Belastung der Bürgerinnen und Bürger von Oldenburg, ist die Antragsstrasse nicht planfeststellungsfähig, weil die unzumutbaren Nachteile durch eine sich anbietende Alternative vermieden werden könnten.

- c) Trotz des mit der Antragstrasse geplanten umfangreichen Schallschutzkonzeptes verbleiben im Prognoseplanfall (mit Schallschutz) erhebliche Restkonflikte, die sich insbesondere aus Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte für die Nacht ergeben. Es treten wiederholt Grenzwertüberschreitungen von deutlich mehr als 10 dB(A) und zum Teil sogar mehr als 20 dB(A) auf (vgl. im Einzelnen die Ergebnistabelle Schallschutz, Anlage 15.5).

Die prognostizierten Immissionspegel für die Nacht liegen durchgehend über den berechneten Werten für den Tag. Diese besondere Belastungssituation ist auf das Verkehrsaufkommen zurückzuführen, dass durch eine hohe Anzahl von Güterzügen geprägt ist, die während der Nacht verkehren. Während im Prognosefall nachts prak-

tisch kein Güterzugverkehr stattfindet, werden im Prognoseplanfall nachts mindestens 31 Güterzüge verkehren. Wegen des „Nadelöhrs Huntebrücke“ werden voraussichtlich noch weitere Güterzüge im Nachtzeitraum verkehren. Aufgrund der stark steigenden Anzahl der Züge im Prognoseplanfall ist davon auszugehen, dass die Zahl der besonders störenden Einzelereignisse, vor allem durch die Güterzüge während der Nacht, unzumutbar ansteigt.

12. Kein Schutz in der Übergangszeit

- a) Das Schallschutzkonzept sieht keinen Schutz in der Übergangszeit bis zur Errichtung der aktiven Schallschutzmaßnahmen vor. Wenn die Ausbauabschnitte nördlich der Stadt Oldenburg fertig gestellt sind, kommt es zu erheblichen zusätzlichen Lärmbelastungen durch Güterzüge. Diese Lärmbelastungen können bereits vor Verwirklichung der Baumaßnahmen im PFA 1 auftreten, weil die Stadtstrecke bereits zweigleisig ausgebaut ist. Ein entsprechendes Schutzkonzept für die Oldenburger Bürger ist in den Planfeststellungsunterlagen nicht enthalten.
- b) Die Unterlagen sind insoweit mangelhaft, es besteht ein erhebliches Abwägungsdefizit. Wie das Bundesverwaltungsgericht bereits in seinem Beschluss vom 24.01.2012 (BVerwG 7 VR 13.11) und im Urteil vom 21.11.2013 (BVerwG 7 A 28.12) hervorgehoben hat, müssen unzumutbare Belastungen durch einen auf die Übergangszeit bezogenen Lärmschutz vermieden werden. Dieser Lärmschutz kann entweder durch passive Schallschutzmaßnahmen oder eine Betriebszeitenregelung mit Geschwindigkeitsbegrenzungen, ggf. auch durch ein „Nachtfahrverbot“ für Güterzüge erreicht werden. Nachdem die Planfeststellungsunterlagen hier keine Sicherungsmaßnahmen vorsehen, wird die Stadt Oldenburg unzumutbar beeinträchtigt.
- c) Möglicherweise geht die Vorhabenträgerin davon aus, dass durch den mit der Stadt Oldenburg beim Bundesverwaltungsgericht am 05.07.2012 abgeschlossenen Vergleich ein ausreichendes Schutz-

konzept für die Interimszeit vorgelegt wurde. Dieses Schutzkonzept geht allerdings davon aus, dass Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes verwirklicht werden. In der Interimszeit ist dies nicht der Fall, es müssen ergänzende Maßnahmen ergriffen werden.

13. Mangelhafte rechtliche Sicherung

- a) Nach den Planfeststellungsunterlagen ist eine rechtliche Sicherung der Schutzansprüche nicht erforderlich. Zum einen geht die Vorhabenträgerin wohl davon aus, dass die passiven Lärmschutzmaßnahmen nach Maßgabe der 16. BImSchV eine „Freiwilligkeitsleistung“ sind. Zum anderen beruft sie sich auf den beim Bundesverwaltungsgericht abgeschlossenen Vergleich. Diese Rechtsauffassung ist falsch.
- b) Wie bereits ausgeführt, ist die Verwirklichung des Lärmschutzes rechtlich geboten. Der beim Bundesverwaltungsgericht abgeschlossene Vergleich ist ebenfalls zur Sicherung der Schutzansprüche nicht ausreichend, weil die betroffenen Bürger aus diesem Vergleich unmittelbar keine Rechte ableiten können. Im Planfeststellungsbeschluss müssen damit alle Gebäude aufgezählt werden, die dem Grunde nach einen Anspruch auf passiven Schallschutz haben. Der Anspruch dem Grunde nach ist durch eine Schutzauflage zugunsten der Betroffenen festzusetzen.
- c) Der Planfeststellungsbeschluss muss außerdem sicherstellen, dass das Schallschutzkonzept vor Inbetriebnahme der Ausbaumaßnahme realisiert ist. Erfahrungen bei anderen Streckenabschnitten zeigen, dass eine neue Ausbaustrecke in Betrieb geht, ohne dass die im Planfeststellungsbeschluss angeordneten Lärmschutzwände oder sonstigen Maßnahmen durchgeführt sind. Auch insoweit wird es deshalb zu unzumutbaren Lärmbelastungen für die Stadt Oldenburg kommen.

14. Unlösbarer Konflikt an der Pferdemarktbrücke

Wie oben (V. 9. b)) dargelegt, unterschätzt das schalltechnische Gutachten der Vorhabenträgerin die Immissionsbelastung im Bereich des Pferdemarktes um ca. 10 dB(A). Es ist von einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte sowohl am Tag als auch in der Nacht auszugehen. Die Nutzung des Pferdemarktes wird durch die zu erwartenden Lärmbelastungen unzumutbar eingeschränkt.

Eine Lösung des Immissionskonflikts könnte nur durch aktive Lärmschutzmaßnahmen erfolgen. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen sind aus Sicht der Vorhabenträgerin unverhältnismäßig und unzumutbar. Auch aus Sicht der Stadt Oldenburg sind Lärmschutzwände auf der Pferdemarktbrücke wegen des gravierenden Eingriffs in das Stadtbild nicht zumutbar.

Der durch das Ausbauvorhaben entstehende Immissionskonflikt kann deshalb letztlich nicht gelöst werden. Wird auf aktive Lärmschutzmaßnahmen verzichtet, verbleiben unzumutbare Auswirkungen auf die Nutzung des Platzes und die umliegenden Wohngebäude durch Immissionen. Würde man den aus Immissionsschutzgründen angezeigten aktiven Lärmschutz entlang der Pferdemarktbrücke verwirklichen, verblieben unzumutbare Auswirkungen für das Stadtbild.

Der entstehende Immissionskonflikt an der Pferdemarktbrücke kann nach all dem nur durch die Planung einer Umfahringstrasse gelöst werden.

VI. Brand- und Katastrophenschutz

1. Planfeststellungsunterlagen

Im Erläuterungsbericht wird das Rettungskonzept der Vorhabenträgerin beschrieben (S. 113 ff.). Das Rettungskonzept beschränkt sich im Wesentlichen darauf, Zuwegungspunkte für Rettungseinsätze bei Unfällen auf den Gleisen zu benennen und in einem kleinen Maßstab (1:5000) kartographisch darzustellen (Planfeststellungsantrag Anlage Nr. 3.3).

2. Risikobewertung erforderlich

- a) Die Überlegungen der Vorhabenträgerin zum Brand- und Katastrophenschutz setzen erst beim Rettungskonzept ein. Die Eintrittswahrscheinlich von schweren Unfällen auf der Schienenstrecke bei Gefahrguttransporten wird nicht beurteilt. Planerische Erwägungen und gutachterliche Untersuchungen zum Umfang der Auswirkungen eines Schadensfalls auf der Schienenstrecke fehlen. Ein „Worst-Case-Szenario“ wird nicht erstellt. Eine belastbare Risikoermittlung und Risikobewertung, die Grundlage für ein effektives Rettungskonzept sein könnte, fehlt vollständig.
- b) Möglicherweise ist die Vorhabenträgerin der Auffassung, dass eine konkrete Risikoermittlung und Risikobewertung nicht erforderlich ist, weil auf das allgemeine Gefahrgutrecht verwiesen werden kann. Sofern alle gesetzlichen Anforderungen für den Gefahrguttransport erfüllt sind, wäre eine Risikobewertung entbehrlich, weil die dann noch verbleibenden Risiken gesellschaftlich akzeptiert sind. Diese Rechtsauffassung ist nicht zutreffend.

Das Bundesverfassungsgericht hat mit Kammerbeschluss vom 21.01.2009 (1 BvR 2524/06 = NVwZ 2009, 515 ff.) entschieden, dass bei Castor-Transporten nicht nur auf die Einhaltung der gefahrgutrechtlichen Vorschriften verwiesen werden darf. Vielmehr haben von möglichen Transportunfällen betroffene Dritte Anspruch auf Überprüfung, ob die erforderliche Vorsorge gegen Schäden und der erforderliche Schutz gegen Störmaßnahmen Dritter gewährleistet ist (§ 4 Abs. 2 Nr. 3 und 5 AtG). Die nach Einhaltung der gefahrgutrechtlichen Vorschriften verbleibenden Risiken können nicht dem allgemeinen Lebensrisiko zugeordnet werden, vielmehr haben die Anlieger an der Schienenstrecke ein höheres Individualrisiko, das nicht in einem möglichen, seinerseits nicht wehrfähigen Kollektivrisiko untergeht (BVerfG, a.a.O. Rn. 36, 39, 43, 46).

Auch nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts hat die Vorschrift des § 7 Abs. 2 Nr. 5 AtG, wonach die atomrechtliche Anlagengenehmigung nur erteilt werden kann, wenn der erforderliche Schutz gegen Störmaßnahmen und sonstige Einwirkungen Dritter gewährleistet ist, drittschützenden Charakter (BVerwG, NVwZ 1982, 674; BVerwG, DVBl 2008, 853, 856; zur atomrechtlichen Transportgenehmigung BVerwG, U. v. 14.03.2013 – 7 C 34/11 = NVwZ 2013, 1407). Die Vorschriften über die Vorsorge gegen mögliche Schäden durch die Beförderung von Kernbrennstoffen wie auch die Regelung über die Gewährleistung des erforderlichen Schutzes gegen Störmaßnahmen (§ 4 Abs. 2 Nr. 3 und 5 AtG) sind Schutzvorschriften zugunsten Dritter, die in der Nähe einer Umschlaganlage oder einer von dort ins Transportbehälterlager führenden Straße wohnen. Die Anlieger an einer Straße bzw. Schiene haben ein erhöhtes Risiko zu tragen, das nicht dem (nicht wehrfähigen) allgemeinen Lebensrisiko zuzuordnen ist.

Diese Rechtsgrundsätze gelten nicht nur für das Atomrecht. Es ist im Sicherheitsrecht allgemein anerkannt, dass Schadensvorsorgemaßnahmen nach Umfang und Ausmaß dem Risikopotenzial der Gefahren, die sie verhindern sollen, proportional sein müssen. Bei jeder Genehmigung einer neuen technischen Anlage ist zu berücksichtigen, dass keine Regelungen gefordert werden können, die mit absoluter Sicherheit Grundrechtsgefährdungen ausschließen, die aus der Zulassung einer solchen Anlage und ihrem Betrieb möglicherweise entstehen können. Es muss stets bei Abschätzungen anhand praktischer Vernunft bleiben. Ungewissheiten jenseits dieser Schwelle sind unentrinnbar (BVerfG, NVwZ 2010, 114 Rn. 23 und BVerfGE 49, 89 ff.). Das Restrisiko wird als Ausprägung eines allgemeinen Lebensrisikos für tolerabel erachtet und ist deshalb auch nicht wehrfähig.

Auf dieses „unentrinnbare“ Restrisiko kann sich ein Vorhabenträger allerdings nur dann berufen, wenn er nachvollziehbar darlegt, dass alle erforderlichen Risikominimierungsmaßnahmen nach den Regeln

der Technik bzw. dem Stand der Technik ergriffen werden (vgl. insoweit OVG Niedersachsen, B. v. 20.06.2001 – 7 MS 69/11). Es muss dargelegt werden, dass die verbleibenden Risiken nicht weiter minimierbar und damit unentrinnbar sind. Davon geht auch das Bundesverfassungsgericht in der Kalkar-Entscheidung aus (BVerfGE 49, 89, 143). Der Vorhabenträger muss also die möglichen Gefährdungslagen beim Betrieb seines Vorhabens einschätzen und auf der Grundlage dieser Schadensszenarien Vorsorgemaßnahmen durchführen. Erst wenn alle zumutbaren Vorsorgemaßnahmen ergriffen wurden, kann sich der Vorhabenträger hinsichtlich der verbleibenden Risiken auf das unentrinnbare allgemeine Lebensrisiko berufen.

Von diesen Grundsätzen geht auch das Bundesverwaltungsgericht aus. Nach dem Urteil zum Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Schönefeld gehört eine Sicherheitsanalyse im Hinblick auf Unfallrisiken zu den erforderlichen Planfeststellungsunterlagen (BVerwGE 125, 116 Rn. 242 ff.). Die Analyse der Sicherheitslage obliegt danach vorrangig der Planfeststellungsbehörde. Sie hat eigenverantwortlich zu bestimmen, welcher Sicherheitsstandard angemessen ist, um im Einzelfall Sicherheitsrisiken möglichst auszuschließen. Die Sicherheitsanalyse erfordert eine Einschätzung denkbarer Ereignisse und hierauf bezogener Ereigniswahrscheinlichkeiten. Diese Grundsätze können auch auf das eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren übertragen werden.

- c) Nach diesen Grundsätzen sind die Planfeststellungsunterlagen unvollständig, weil die vom Bundesverwaltungsgericht geforderte Sicherheitsanalyse fehlt.
- d) Zur Beurteilung möglicher Auswirkungen von Gefahrguttransporten wird auf das als Anlage 12 vorgelegte Gutachten von Herrn Prof. Dr. Klaus Kümmerer verwiesen. Dort ist umfassend dargestellt, dass eine Risikoeinschätzung nach Maßgabe von Daten zu Art, Menge und Häufigkeit der transportierten Stoffe erfolgen muss. Gerade die Europäische Kommission legt bei den von ihr kontrollierten Umweltver-

träglichkeitsprüfungen zu Eisenbahnvorhaben auf Aussagen zu Unfallwahrscheinlichkeit und Unfallfolgen großen Wert. Entsprechende Daten und Abschätzungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen.

Herr Prof. Dr. Kümmerer stellt weiter fest, dass es auch betriebliche Maßnahmen gibt, um Unfallwahrscheinlichkeiten zu reduzieren, z.B. eine geringere Höchstgeschwindigkeit. Bei einem Gefahrgutunfall auf der Bestandsstrecke sind hohe Risiken für die Bahnanlieger, Rettungseinrichtungen, Kinderkrippen, Kindergärten, Kindertagesstätten, Altenheime und Pflegeheime, Bildungseinrichtungen und Orte mit einer hohen Anzahl von Menschen gegeben. Der Gutachter kommt zu dem Ergebnis, dass die Realisierung der Alternativtrasse entlang der A 29 zur Umfahrung von Oldenburg unter Berücksichtigung der Risiken und Gefahren von Gefahrguttransporten klar vorzugswürdig ist.

3. Brandschutz

Das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Rettungskonzept ist mangelhaft. Es fehlen Feuerwehrpläne gem. DIN 14095 mit einer bewertbaren Detailtiefe. Das Rettungskonzept trägt der massiven Einschränkung der Erreichbarkeit der Bahnanlage durch die Errichtung von Lärmschutzbauwerken nicht mit der erforderlichen Effektivität Rechnung. Erforderlich ist der Einbau von Notausgangstüren in den Lärmschutzbauwerken mit einer lichten Breite von mindestens 2,50 m in einem Abstand von rund 200 m. Gleisparallel verlaufende Rettungswege innerhalb des Lärmschutzbauwerks müssen eine Breite von mindestens 1,25 m aufweisen. Für die Bereitstellung von Löschwasser müssen die Lärmschutzbauwerke geeignete Schlauchdurchführungsöffnungen aufweisen. Das von der Vorhabenträgerin vorgelegte Rettungskonzept hält diese und weitere Anforderungen nicht ein.

Zur Vermeidung von Wiederholungen kann auf die Stellungnahme der Feuerwehr vom 08.02.2014 (Anlage 13) verwiesen werden.

VII. Erschütterungen und sekundärer Luftschall

1. Planfeststellungsantrag

Die Vorhabenträgerin meint, bei dem Projekt sei kein Erschütterungsschutz zu berücksichtigen. Im PFA 1 würden keine Ausbaumaßnahmen durchgeführt, es werde lediglich die vorhandene zweigleisige Strecke erneuert und zusätzlich elektrifiziert (vgl. Erläuterungsbericht, S. 105 ff.). Diese Baumaßnahmen seien nicht kausal für eine denkbare Belastungserhöhung, weil damit keine Erhöhung der Streckenkapazität verbunden sei. Vorhabenbedingt trete keine Erhöhung der Erschütterungsbelastung ein. Insgesamt sei wegen der Streckenertüchtigung davon auszugehen, dass sich unter Annahme des gleichen Verkehrsprogramms beim Erschütterungsschutz für Menschen in Gebäuden eine günstigere Situation einstellen werde. Auswirkungen von Erschütterungen auf Gebäude könnten mit großer Sicherheit ausgeschlossen werden, deswegen erfolge keine nähere Beurteilung.

Der sekundäre Luftschall wird im Erläuterungsbericht nur einmal kurz erwähnt (S. 105 oben), inhaltliche Ausführungen dazu finden sich in den Planfeststellungsunterlagen nicht.

2. Wesentliche Änderung – Ausbaumaßnahme

- a) Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist die Zumutbarkeitsschwelle beim Erschütterungsschutz durch Abwägung (§ 18 Satz 2 AEG) zu konkretisieren. Ansprüche auf Schutzvorkehrungen des aktiven oder passiven Erschütterungsschutzes bzw. auf Geldausgleich beurteilen sich in Ermangelung spezialgesetzlicher Vorschriften nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Danach sind Schutzvorkehrungen unter anderem dann anzuordnen, wenn dies zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich ist. Wann das der Fall ist, wird in § 74 Abs. 2 VwVfG nicht weiter ausgeführt. Deswegen ist auf allgemeine Grundsätze des Immissionsschutzrechts zurückzugreifen. Erschütterungsimmissionen kön-

nen je nach Ausmaß eine schädliche Umwelteinwirkungen darstellen (§ 3 Abs. 1 und 2 BImSchG), in dem sie das rechtlich geschützte Interesse an einer ungestörten Wohnnutzung beeinträchtigen. Diese Einwirkungen sind dann zu vermeiden und ggf. auszugleichen, wenn sie dem Betroffenen nicht mehr zugemutet werden können. Fehlt es an einer gesetzlichen Festlegung, ist die Zumutbarkeitsschwelle im Einzelfall zu bestimmen. Die einschlägige DIN 4150 Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen; Teil 2: Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) gibt insoweit für den Neubau von Eisenbahnstrecken nach Baugebieten für Tag und Nacht unterschiedliche Anhaltswerte vor.

Auf Ausbaumaßnahmen sind die Anhaltswerte der DIN 4150 nicht unmittelbar anwendbar. Aus dem Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme folgen besondere Duldungspflichten, sodass Erschütterungen, die sich im Rahmen einer plangegebenen oder tatsächlichen Vorbelastung halten, in aller Regel zumutbar sind, auch wenn sie die Anhaltswerte übersteigen. Ein Anspruch auf Verbesserung der Erschütterungssituation im Sinne einer Erschütterungssanierung besteht nicht. Erschütterungsschutz kann aber dann verlangt werden, wenn die Erschütterungsbelastung sich durch den Ausbau in beachtlicher Weise erhöht und gerade in dieser Erhöhung eine zusätzliche, dem Betroffenen billigerweise nicht mehr zumutbare Belastung liegt. Die schutzmindernde Wirkung der Vorbelastung findet allerdings dort ihre Grenze, wo bereits die Vorbelastung die Schwelle der Eigentums- bzw. Gesundheitsverletzung überschreitet. In diesem Fall sind nicht „wegen“, sondern „aus Anlass“ der Ausbaumaßnahmen Schutzvorkehrungen und damit eine Erschütterungssanierung geboten (vgl. dazu BVerwG, U. v. 21.12.2010 – 7 A 14/09 = NVwZ 2011, 676, Rn. 27 f., 38; ebenso bereits U. v. 31.01.2001 – 11 A 6/00 = NVwZ-RR 2001, 653).

Das Bundesverwaltungsgericht hat auch entschieden, dass sich die Planfeststellungsbehörde nicht auf eine plangegebene Vorbelastung berufen kann, wenn die Ertüchtigung einer vorhandenen Strecke in

einem unmittelbaren Zusammenhang mit der Errichtung einer neuen Netzanknüpfung erfolgt (BVerwG, U. v. 31.01.2001, a.a.O., Juris Rn. 86). In diesem Fall muss sich der Betroffene eine plangegebene Vorbelastung nicht entgegenhalten lassen, es ist eine Erschütterungsuntersuchung zu erstellen, die erforderlichen Schutzvorkehrungen zum Schutz vor Erschütterungen sind zu ermitteln.

Für den sekundären Luftschall gelten die gleichen gesetzlichen Grundlagen. Der sekundäre Luftschall wird als Folge der Körperschallausbreitung von den in Schwingung versetzten Raumbegrenzungsflächen, insbesondere den Geschossdecken, als relativ tieffrequentes Geräusch abgestrahlt. Hierauf bezogene Ansprüche auf Schutzvorkehrungen bzw. Geldausgleich richten sich ebenfalls nach § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG. Das in §§ 41 ff. BImSchG normierte Lärmschutzsystem ist nämlich insoweit lückenhaft; die Regelungen der 16. BImSchV beziehen sich nur auf den primären Luftschall. Nachdem es ein spezielles Regelwerk zur Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle beim sekundären Luftschall nicht gibt, kann zur Orientierung auf die Vorgaben der auf öffentliche Verkehrsanlagen bezogenen 24. BImSchV zurückgegriffen werden (BVerwG, U. v. 21.12.2010 – 7 A 14/09, Juris Rn. 40 f.).

- b) Die Vorhabenträgerin hat diese Rechtsgrundlagen – ebenso wie bei der Beurteilung der Anwendbarkeit der 16. BImSchV für den primären Luftschall – missachtet.

Wie bereits oben (B. V. 7.) im Einzelnen ausgeführt, erfüllen die Baumaßnahmen im PFA 1 alle Anforderungen an eine wesentliche Änderung der Schienenstrecke durch einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG und § 2 Abs. 2 16. BImSchV. Im Hinblick auf den Erschütterungsschutz gelten keine anderen Rechtsgrundsätze. Auch hier ist zunächst darauf abzustellen, ob die bauliche Maßnahme in die Substanz des Verkehrswegs eingreift und dabei das Ziel verfolgt, die „vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit“ des Verkehrswegs zu erhöhen.

Wenn diese Voraussetzungen gegeben sind und nach der Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke mit zusätzlichen Erschütterungsimmissionen gerechnet werden muss, sind diese in die Abwägung einzustellen. Das Abwägungsmaterial muss durch eine erschütterungstechnische Untersuchung vollständig und zutreffend zusammengestellt werden. Die erschütterungstechnische Untersuchung muss eine Bewertung nach Zumutbarkeitskriterien enthalten.

Im PFA 1 erfolgt ein erheblicher baulicher Eingriff, weil in die Gleisanlage mit ihrem Unterbau mit dem Ziel einer Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der Erhöhung der Radsatzlast eingegriffen wird. Es liegt damit eine Ausbaumaßnahme vor, die eine Neubewertung der Erschütterungssituation zwingend erfordert. Davon geht auch die Information zum Körperschall und Erschütterungsschutz der Deutschen Bahn aus. Werden durch den Umbau einer Strecke (z.B. durch Einbau eines schwereren Oberbaus, Erhöhung der Streckengeschwindigkeit und der Belastung) höhere Erschütterungsimmissionen erwartet, muss eine Prognose erstellt werden (vgl. dazu Stellungnahme Ingenieurbüro Wölfel, Anlage 15, S. 2).

3. Erschütterungen

- a) Eine Erschütterungsprognose ist auch wegen dem funktionalen Zusammenhang der Ausbaumaßnahmen im PFA 1 mit den Baumaßnahmen in den anderen Planfeststellungsabschnitten und den Gleis-Neubaumaßnahmen am JadeWeserPort erforderlich. Ein solcher Kausalzusammenhang ist hier gegeben, weil die Zunahme der Erschütterungen im PFA 1 ihre unmittelbare Ursache in der Ansiedlung und Betriebsaufnahme des JadeWeserPorts mit seinen eigenen Eisenbahnbetriebsanlagen haben. Ohne diesen Mehrverkehr aus der Anbindung des JadeWeserPorts hätte es zumindest in absehbarer Zeit keine Notwendigkeit für einen Ausbau und eine Elektrifizierung der Strecke im PFA 1 gegeben. Auch aus Gründen des funktionalen Zusammenhangs mit einer Gleis-Neubaumaßnahme muss eine

Prognose im Hinblick auf Erschütterungsschutz und sekundären Luftschall erfolgen.

Dies gilt selbst dann, wenn man abweichend von der hier vertretenen Rechtsauffassung eine Vorbelastung berücksichtigen würde. Insoweit hat das Bundesverwaltungsgericht eine Regelung in einem Planfeststellungsbeschluss gebilligt, die erst eine Erhöhung der Vorbelastung um 25 % für erheblich erklärt (BVerwG, U. v. 21.12.2010, a.a.O., Juris Rn. 30). Nach den Feststellungen der von der Stadt Oldenburg beauftragten Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG (Anlage 15) werden sich die Erschütterungsimmissionen im Prognose-Planfall 2025 um bis zu 240 % erhöhen. Damit wird die Erheblichkeitsschwelle bei der Zunahme der Erschütterungsimmissionen bei Weitem überschritten.

- b) Wie bereits ausgeführt, sind die Planfeststellungsunterlagen zum Erschütterungsschutz unvollständig. Es fehlt die erforderliche Erschütterungs-Untersuchung (dazu ausführlich und zutreffend Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG, Anlage 15, S. 2).
- c) Nach den Planfeststellungsunterlagen ist der erforderliche Erschütterungsschutz für Menschen in Wohnungen nicht sichergestellt. Im Auftrag der Stadt Oldenburg hat Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG im August/September 2013 eine messtechnische Bestandsaufnahme der Erschütterungen an zwei Gebäuden (Babenend 88A/Melkbrink 73) durchgeführt. Die Erschütterungsprognose mit den Zugzahlen für das Jahr 2025 ergibt Erhöhungen der maßgeblichen KB-Werte um bis zu 190 % (Babenend 88A) bzw. 240 % (Melkbrink 73). Die Anhaltswerte der DIN 4150-2 würden an den beiden Gebäuden um bis zu 25 % tags bzw. 160 % nachts überschritten. Es ist mit erheblichen Belästigungen von Menschen in Wohnungen zu rechnen (Anlage 15, S. 3).

Die Behauptung der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht, der Stand der Technik werde bei der tiefgründigen und dauerhaften Er-

tüchtigung des Untergrunds und bei der Erneuerung des Oberbaus der Bahnstrecke berücksichtigt, begründet keinen ausreichenden Erschütterungsschutz. Wölfel Ingenieure weisen insoweit zutreffend darauf hin, dass weitere Maßnahmen zur Minderung der Erschütterungen (z.B. Unterschottermatten, Masse-Feder-Systeme, elastische Schienenlagerung) mit dem Ziel des Erschütterungsschutzes zu prüfen sind (Anlage 15, S. 5).

- d) Die pauschale Aussage der Vorhabenträgerin zu den Auswirkungen von Erschütterungen auf Gebäude ist ebenfalls abwägungsfehlerhaft (vgl. dazu Erläuterungsbericht, S. 106). Bei Gebäuden, die einen geringeren Abstand als 10 m zur Gleisachse haben, muss im Einzelfall überprüft werden, ob relevante Erschütterungsauswirkungen auf die Gebäude zu erwarten sind.

4. Sekundärer Luftschall

Zum sekundären Luftschall sind die Planfeststellungsunterlagen unvollständig. Sie enthalten keine Prognose. Auch die schalltechnischen Untersuchungen äußern sich zu diesem Gesichtspunkt nicht. Wie bereits ausgeführt, ist wegen der erschütterungsrelevanten wesentlichen Änderung des Gleisabschnitts auch eine Untersuchung zur Zumutbarkeit des sekundären Luftschalls erforderlich.

VIII. Umweltverträglichkeitsstudie

1. Unvollständige Alternativenprüfung

- a) Nach § 6 Abs. 3 Nr. 5 UVPG müssen die vom Träger des Vorhabens nach § 6 Abs. 1 UVPG vorzulegenden Unterlagen zumindest die dort genannten Angaben enthalten. Ziffer 5 fordert eine

„Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten unter Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens.“

- b) Die vorgelegte UVS genügt diesen Anforderungen nicht:

Die von der UVS vorgenommenen Variantenvergleiche (S. 315 ff.) beziehen sich auf Ausbauvarianten im Projektabschnitt 3 – Jaderberg-Varel (S. 315 bis 327). Im PFA 1 erfolgt ein Variantenvergleich nur im Hinblick auf drei Bereiche:

- Aufhebung BÜ Alexanderstraße,
- Haus 1 BÜ Am Stadtrand,
- Lärmschutzwand Ziegelhofstraße.

Die im Erläuterungsbericht noch erwähnte alternative Bahnumfahrung entlang der A 29 wird in der UVS weder erwähnt noch untersucht. Die UVS ist bereits aus diesem Grund mangelhaft, weil die Vorhabenträgerin diese Alternative im Erläuterungsbericht erwähnt, in der UVS aber nicht geprüft hat.

2. Schutzgut Mensch

- a) Weitere Mängel der UVS ergeben sich insbesondere bei der Darstellung der Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch. Zur fehlerhaften Bewertung der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch kann auf die oben stehenden Ausführungen zur unbewältigten Lärmsituation, zum Brand- und Katastrophenschutz sowie zu Erschütterungen und sekundärer Luftschall verwiesen werden.
- b) Zum Lärmschutz übernimmt die UVS die Ergebnisse der schalltechnischen Untersuchung. Ihr haften mithin die gleichen Fehler an, wie der schalltechnischen Untersuchung selbst (vgl. insoweit UVS, S. 261 ff.).
- c) Zum Brand- und Katastrophenschutz enthält die UVS keine weitergehenden Ausführungen als der Erläuterungsbericht. Sie ist insoweit unvollständig, weil sie keine Risikoanalyse enthält.

- d) Zu Erschütterungen verweist die UVS auf Erschütterungsmessungen zwischen November 2010 und Juni 2012. Es wird vorgeschlagen, nach Inbetriebnahme an bestimmten Gebäuden Nachmessungen durchzuführen, um anhand gemessener Ergebnisse abzuleiten, ob bei tatsächlichen Anhaltswertüberschreitungen durch aktiven oder passiven Erschütterungsschutz die Anhaltswerte eingehalten werden können bzw. Entschädigungen nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG zu zahlen sind.

Zum sekundären Luftschall wird lediglich behauptet, die Anhaltswerte der Zumutbarkeit aus den Richtwerten der 24. BImSchV seien nicht überschritten (UVS, S. 261).

Auch diese Ausführungen genügen den Anforderungen nicht. Wie oben nachgewiesen wurde, ist die Vorhabenträgerin verpflichtet, ein entsprechendes Erschütterungsgutachten vorzulegen. Die entstehenden Konflikte müssen durch den Planfeststellungsbeschluss gelöst werden. Eine Verschiebung der erforderlichen Prüfung in die Phase nach Inbetriebnahme des Vorhabens ist unzulässig, weil dann bereits vollendete Tatsachen geschaffen wurden und wirksame Schutzmaßnahmen nicht mehr möglich sind.

- e) Bezüglich der Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch durch die Feinstaubbelastung finden sich in der UVS keine näheren Ausführungen (vgl. lediglich S. 261). Im Erläuterungsbericht wird insoweit auf ein lufthygienisches Gutachten verwiesen, das allerdings im Planfeststellungsabschnitt 2 eingeholt wurde.

Diese Ausführungen sind nicht ausreichend. Dem Planfeststellungsantrag fehlt die notwendige Darstellung der zu erwartenden Feinstaubbelastung entlang der Bahnstrecke in Oldenburg. Notwendig ist eine streckenspezifische Betrachtung, die nachprüfbar Aussagen zur Belastungssituation in Oldenburg ermöglicht.

- f) Im Bahnbetrieb treten Umwelteinwirkungen durch elektromagnetische Felder auf. Die UVS enthält insoweit nur allgemeine Ausführungen (S. 260). Es wird behauptet, betriebsbedingte Beeinträchtigungen seien nur für den PFA 2 zu erwarten.

Auch durch niederfrequente Oberleitungen können Beeinflussungen des empfindlichen Kathodenstrahls von Bildröhren sowie medizinischer Diagnose- und Laborgeräte auftreten, vor allem im Bereich der unmittelbar an die Bahntrasse angrenzenden Gebäude. Hierzu sind die möglichen Betroffenheiten zu ermitteln und darzustellen. Etwaige Immissionskonflikte sind durch geeignete Schutzmaßnahmen zu beheben. Insoweit enthält die UVS keine ausreichenden Ausführungen, speziell nicht zum PFA 1.

- g) Im Hinblick auf das Schutzgut Mensch enthält die UVS auch keine Untersuchung möglicher Beeinträchtigungen des psychischen und körperlichen Wohlbefindens von Fußgängern und Radfahrern an den Bahnübergängen. Entlang der Bahnübergänge werden relativ schnell fahrende Güterzüge kreuzen. Diese Züge sind nicht schon weithin sichtbar, die Betroffenen können sich nicht auf das Anfahren der Züge einstellen. Vielmehr wird der Güterzug im Bereich der Bahnübergänge plötzlich mit hohem Schalldruck vorbeifahren. Dieser Effekt kann bei den wartenden Personen Erschrecken, Angstgefühle und psychische Belastungen auslösen. Die Auswirkungen dieses Effekts hat die Vorhabenträgerin nicht untersucht. Eine Untersuchung ist angezeigt, weil im Oldenburger Stadtgebiet entlang der Antragstrasse vier höhengleiche Bahnübergänge verbleiben werden. Ein solches Verbleiben von höhengleichen Bahnübergängen entspricht nicht den Grundsätzen moderner Eisenbahnplanung, die auf eine Beseitigung von höhengleichen Bahnübergängen gerichtet ist (vgl. §§ 2 Abs. 1, 3 EKrG). Nachdem die Vorhabenträgerin die höhengleichen Bahnübergänge belassen will, muss sie sich auch mit den psychischen und körperlichen Belastungen der Menschen in diesen Bereichen auseinandersetzen.

3. Schutzgut Boden

Im Hinblick auf das Schutzgut Boden erwähnt die UVS die Möglichkeit einer Beeinträchtigung von Böden durch Versiegelung/Verdichtung auf Baustraßen sowie die Beeinträchtigung von Böden durch baubedingte Schadstoffeinträge. Betriebsbedingte Auswirkungen sind nach der UVS ökologisch vernachlässigbar (S. 299 f.).

Die betriebsbedingten Auswirkungen nach Unfällen mit gefährlichen Stoffen, und zwar insbesondere auf den Boden und Trinkwasserfassungen in der näheren Umgebung der Bestandstrasse, sind in der UVS nicht dargestellt. Sie sind abzuschätzen und darzustellen.

4. Schutzgut Klima

- a) Beim Schutzgut Klima/Luft sieht die UVS nur Beeinträchtigungen klimatischer und lufthygienischer Ausgleichsbereiche durch Flächeninanspruchnahme sowie die Beeinträchtigung der Lufthygiene durch baubedingte Immissionen als mögliche Auswirkungen.
- b) Die Veränderung der lokalen Windverhältnisse durch die Barrierewirkung der Lärmschutzwände, die dauerhafte Inanspruchnahme von klimatischen Funktionsräumen sowie die Beschattungswirkung der Lärmschutzwände werden in der UVS nicht untersucht. Bezüglich des Schutzguts Klima ist die UVS damit mangelhaft. Es ist notwendig, auf der Grundlage von aktuellen Planunterlagen, insbesondere zu den vorgesehenen Höhen der Lärmschutzwände, die Auswirkungen auf die klimatischen Gegebenheiten im Umfeld gutachterlich zu untersuchen und detailliert darzustellen. Eine detaillierte Untersuchung der Barrierewirkung der Lärmschutzwände auf das Klima ist dringend erforderlich, weil insoweit erhebliche nachteilige Auswirkungen zu erwarten sind.

Nicht untersucht wurden außerdem Windfeldveränderungen, die für die Anwohner sehr belästigend sein können. Auch die Verschatt-

tungswirkung der Lärmschutzwände ist in die UVS nicht einbezogen worden.

Die klimatischen Auswirkungen und die Barrierewirkung der geplanten Lärmschutzwände müssen auch im Hinblick auf Windrichtungsänderungen in Abhängigkeit von ihrer tatsächlichen Höhe dargestellt werden. Die Bereiche potenzieller Kaltluftstaus und die Bereiche zusätzlicher Verschattung sind kartographisch kenntlich zu machen.

5. Schutzgut Kultur- und Sachgüter

Die Bewertung der UVS im Hinblick auf den Denkmalschutz ist unvollständig. Es kommt zu unzumutbaren Beeinträchtigungen von Denkmalen. Auf B. 2. 7. kann verwiesen werden.

6. Wechselwirkungen

Im Hinblick auf Wechselwirkungen (S. 339) beschränken sich die Ausführungen der UVS auf eine halbe Seite. Dies ist absolut unzureichend, wenn man zusätzlich bedenkt, dass sich die UVS „übergreifend“ auf die Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6 bezieht. Es fehlen Ausführungen zu Wechselwirkungen in folgenden Themenbereichen:

- Wirkungspfad Landschaftsbild/Stadtbild-Mensch: Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände
- Wirkungspfad Boden-Wasser: Eintrag von Stoffen bei Unfällen über Oberflächengewässer oder über den Boden in das Grundwasser
- Wirkungspfad Klima-Mensch: Beeinträchtigung der menschlichen Gesundheit durch kleinklimatische Veränderungen.

7. Weitere Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft

Die von der Vorhabenträgerin vorgeschlagenen Baueinrichtungsflächen sehen die Inanspruchnahme wertvoller Gehölzbestände vor. Auch inso-

weit kommt es zu schweren Beeinträchtigungen von Stadtbild und Natur in Oldenburg:

- a) Die geplante Baueinrichtungsfläche beim alten Bahnhof Ofenerdiek westlich der Ofenerdieker Straße zerstört ein wertvolles Waldstück. Dieser Eingriff ist vermeidbar, eine Inanspruchnahme der wertvollen Gehölzbestände ist naturschutzfachlich nicht vertretbar.
- b) Das gleiche gilt für den Gehölzbestand im Bereich des Bahnübergangs Am Strehl. Auch insoweit sind die geplanten Eingriffe vermeidbar, die Inanspruchnahme ist naturschutzfachlich nicht zumutbar.
- c) Durch die Lärmschutzbauwerke kommt es zu einer visuellen Beeinträchtigung des Landschaftsbildes. Dieser Eingriff wird nicht ausreichend ausgeglichen. Die Begrünung der Lärmschutzwände mit Alpen-Johannisbeeren und Heckenkirschen ist nicht geeignet, die Sicht auf die Schallschutzwände oder gar auf die Strommasten zu kaschieren (vgl. dazu im Einzelnen Stellungnahme Fachdienst 432, Anlage 16).
- d) Ein Teil des geschützten Landschaftsbestandteils (GLB) „Gutspark Dietrichsfeld“ soll als Baueinrichtungsfläche genutzt werden. Dieser geplante Eingriff ist gem. § 15 BNatSchG vermeidbar, er ist deshalb unzulässig. Die untere Naturschutzbehörde wird deshalb keine Befreiung von den Bestimmungen der Schutzgebietssatzung in Aussicht stellen.

Der Gutspark Dietrichsfeld mit Teich, altem Laubbaumbestand sowie Wiesenflächen hat sich aufgrund seiner anhaltenden extensiven Nutzung naturnah entwickelt. Das südliche Teichufer weist im Verlandungsbereich eine reichhaltige und zum Teil gefährdete Sumpf- und Wasservegetation auf, die gem. § 30 BNatSchG besonders geschützt ist. Darüber hinaus befindet sich am südlichen Rand der

Wiesenflächen ein kleiner Seggenbestand, der ebenfalls geschützt ist.

Das östliche Ufer ist durch eine grottenartige Trockensteinmauer mit wertvoller Mauervegetation gekennzeichnet. Alle genannten Teilbereiche und Grundstücke tragen somit zur Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts bei und beleben das Landschaftsbild. Zweck der Satzung ist es, diese Funktionen zu erhalten und durch gezielte Pflege- und Entwicklungsmaßnahmen nachhaltig zu sichern.

Der GLB ist Lebensraum von Amphibien. Bekannt sind Vorkommen von Erdkröte sowie Bergmolch. Innerhalb des Schutzgebietes ist sowohl das Laichgewässer als auch Sommer- wie Winterlebensraum. Eine Inanspruchnahme auch nur eines Teiles des GLB als Baueinrichtungsfläche würde zu einer nicht hinnehmbaren Beeinträchtigung der dortigen Populationen führen. Damit stehen dem Vorhaben auch insoweit artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG entgegen.

IX. Eigentum

1. Unmittelbare Inanspruchnahme

- a) Durch die Planungen werden in erheblichem Umfang öffentliche Verkehrsflächen dauerhaft durch Erwerb bzw. die Belastung mit Grunddienstbarkeiten oder vorübergehend während der Bauzeit in Anspruch genommen. Auf die anliegenden Stellungnahmen der Stadt Oldenburg (Anlagen 6 und 17) kann verwiesen werden.

Bedenken bestehen gegen die vorübergehende Inanspruchnahme des gebührenpflichtigen Parkplatzes Pferdemarkt. Diese Fläche kann nur teilweise zur Verfügung gestellt werden (lfd. Nr. 8).

- b) Nach dem Grunderwerbsverzeichnis sollen außerdem fiskalisch genutzte Grundstücke der Stadt in Anspruch genommen werden.

Mit dem Verkauf von Teilflächen von 18 m² sowie der vorübergehenden Inanspruchnahme einer Teilfläche von 65 m² des Grundstücks Ziegelhofstraße 92 (Ifd. Nr. 56) ist die Stadt Oldenburg nicht einverstanden. Eigentümerin des Gebäudegrundstücks ist die Vereinte Oldenburger Sozialstiftung, das Objekt ist vermietet.

Der vorübergehenden Inanspruchnahme des Parkplatzes Industriestraße (Ifd. Nr. 71) kann ebenfalls nicht zugestimmt werden. Die Stellplätze sind für die Nutzung der städtischen Gebäude des Standortes Industriestraße für die Verwaltung und das Gesundheitsamt/Wirtschaftsförderung zwingend erforderlich.

Der Eintragung einer Grunddienstbarkeit auf dem Grundstück der Kita Dietrichsfeld (Ifd. Nr. 196 und 197) kann nur zugestimmt werden, soweit die zukünftige Entwicklung bzw. Verwertung und Nutzung des Grundstücks nicht eingeschränkt wird.

Die vorübergehende Inanspruchnahme des Grundstücks ist ebenfalls unter nur der Voraussetzung möglich, dass der Betrieb der Kindertagesstätte nicht eingeschränkt wird.

2. Mittelbare Inanspruchnahme

Zahlreiche städtische Grundstücke werden durch den vom Vorhaben verursachten Lärm mittelbar betroffen. Die Nutzung dieser Grundstücke wird unzumutbar beeinträchtigt.

Auf die Stellungnahmen des Fachdienstes 432 vom 19.02.2014 (Anlage 16) sowie die Ausführungen zur unbewältigten Lärmsituation (insoweit insbesondere B. V. 9. und die Anlage 11 mit der stichprobenartigen Überprüfung der Beurteilungspegel im Bereich des Pferdemarktes und weiterer Gebäude im Eigentum der Stadt Oldenburg (dort S. 20 ff.; 27 ff.) kann verwiesen werden.

X. Bauzeit

1. Planfeststellungsantrag

Der Erläuterungsbericht enthält einige knappe Ausführungen zum Baustellenkonzept (S. 60 bis 62). Hinsichtlich der geplanten Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen wird auf die Übersichts- und Lagepläne (Anlagen 3 und 5) verwiesen.

Der Erläuterungsbericht enthält auch Ausführungen zu den baubedingten Schallimmissionen (S. 99 bis 104).

Hinsichtlich der bauzeitlichen Beeinträchtigungen durch das Umfahrgleis Alexanderstraße wird auf eine schalltechnische Überprüfung verwiesen (Planfeststellungsantrag Anlage 15.6). Aufgrund der ca. 2 Jahre andauernden und zugleich durchgehenden Verschlechterung der Immissionssituation durch den Zugverkehr auf dem Umfahrgleis entstehen Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen für benachbarte Wohngebäude.

Zum allgemeinen Baulärm wird festgestellt, dass die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm zum Teil drastisch (über 80 dB(A) überschritten werden). Schutzmaßnahmen werden zwar angeprüft, im Wesentlichen aber verworfen (vgl. auch Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm, Planfeststellungsantrag Anlage 15.7). Insgesamt werden die zu erwartenden temporären Belastungen durch den Baulärm mit dem Argument als zumutbar eingestuft, in der Zukunft werde durch die Errichtung von 4 m hohen Lärmschutzwänden auf eine Gesamtlänge von rund 16 km aktiver Schallschutz geschaffen, was zu einer nachhaltigen und dauerhaften Verbesserung der Immissionssituation führe. Informationen der Anwohner vor Baubeginn werden angekündigt, es wird auf die örtliche Bauüberwachung als Ansprechpartner verwiesen.

2. Unvollständige Unterlagen

- a) Die vorgelegten Unterlagen sind unvollständig und nicht planfeststellungsfähig. Ein „Baustellenkonzept“ enthalten die Unterlagen nicht. Der Erläuterungsbericht beschränkt sich auf einige allgemeine Hinweise, die dort zitierten Anlagen 3 und 5 legen im Wesentlichen nur die Flächen der Baustellenlogistik fest. Es gibt keine Unterlagen zu Baustraßen, Erschließungs- und Baustellenkonzepten. Bauphasenpläne fehlen vollständig. Die allgemeinen Angaben sind ungeeignet, um die Auswirkungen während der einzelnen Bauphasen zu überprüfen.

Die Auswirkungen des Vorhabens während der Bauzeit sind Gegenstand der Abwägung. Das Abwägungsgebot fordert, dass diese Auswirkungen hinreichend genau ermittelt und dargestellt werden, um sie im Rahmen der Abwägung fehlerfrei bewerten zu können. Das Abwägungsgebot fordert weiter, dass erkennbare Konflikte während der Bauzeit bereits im Planfeststellungsbeschluss bewältigt werden. Notwendiger Inhalt des Planfeststellungsantrags ist deshalb auf der Grundlage von § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG nicht nur ein Konzept zum Schutz vor Baulärm, sondern auch ein Konzept zur Bewältigung der Auswirkungen des Vorhabens während der Bauzeit (vgl. VGH Baden-Württemberg, U. v. 08.02.2007 – 5 S 2257/05). Die Anforderungen an den Detaillierungsgrad bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials und der Darstellung der Auswirkungen sind umso höher, je schwerwiegender die Auswirkungen sind.

- b) Diesen Anforderungen wird der Planfeststellungsantrag nicht gerecht. Eine Verschiebung der Baustellenplanung auf die Ausführungsphase, wie sie die Vorhabenträgerin offensichtlich beabsichtigt, ist nicht zulässig. Bei dem Vorhaben wird nicht auf „grüner Wiese“, sondern mitten im Stadtbereich gebaut. Es ist deshalb mit ganz erheblichen Auswirkungen während der Bauphase zu rechnen. Diese Auswirkungen sind bei der Entscheidung über den Planfeststellungsantrag in der Abwägung zu berücksichtigen. Nachdem das Vorhaben

auf die Verkehrsführung in Oldenburg einschneidende Auswirkungen haben wird, muss die Vorhabenträgerin ein Baustraßen-, Erschließungs- und Baustellenkonzept erstellen, das auch ein Verkehrssicherheits- und Umleitungskonzept mit umfassen muss.

Das Konzept muss auch eine Beweissicherung für die als Baustraßen genutzte Wege vorsehen. Die Vorhabenträgerin hat die Verkehrsabwicklung während der Bauzeit zu gewährleisten. Im Konzept muss dargestellt werden, wie eine Beeinträchtigung des Kfz-/Radfahrer- und Fußgängerverkehrs soweit wie möglich vermieden wird. Die Verkehrssicherheit für Kraftfahrer, Fußgänger und Radfahrer muss gewährleistet bleiben.

Die Erforderlichkeit eines solchen Konzepts erschließt sich insbesondere aus den negativen Erfahrungen bei den laufenden Baumaßnahmen in den Planfeststellungsabschnitten 2 und 3. Bei einer Besprechung mit den betroffenen Gemeinden unter Leitung von Herrn Minister Lies am 25.09.2013 wurde deutlich, dass die Bauarbeiten zum Teil unkoordiniert und mit ganz erheblichen Beeinträchtigungen für die betroffenen Anwohner ablaufen. Zur Vermeidung ähnlich unkoordinierter und zum Teil chaotischer Zustände bei den Baumaßnahmen im PFA 1 ist das geforderte Baustellenkonzept vorzulegen.

3. Umfahrungsgleis Alexanderstraße

Die vorgelegte Betroffenheitsanalyse zum Umfahrungsgleis Alexanderstraße ist mangelhaft. Es sind erhebliche und unzumutbare Auswirkungen in diesem Baustellenbereich zu erwarten (vgl. dazu Gutachten IBK/Stadt Oldenburg, Anlage 11, S. 38 f.).

- a) Die Stellungnahme geht ohne nähere Begründung von einer rechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts aus.

Die Festlegung der Zumutbarkeitsschwelle auf die Vermeidung von Gesundheitsgefahren ist abwägungsfehlerhaft. Die durch das Umfah-

runsgleis verursachten Immissionen werden unmittelbar durch das Vorhaben verursacht. Die Schwelle der Gesundheitsgefahr ist damit keine taugliche Zumutbarkeitsschwelle, vielmehr hat sich die Vorhabenträgerin an den Immissionsgrenzwerten zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen nach § 2 Abs. 16. BImSchV zu orientieren. Dies gilt auch vor dem Hintergrund der langen Einwirkungsdauer der Immissionen durch das Umfahrunsgleis von zwei Jahren. Eine angemessene Konkretisierung der Zumutbarkeitsschwelle wäre die Heranziehung der Immissionsgrenzwerte für Wohngebiete, möglicherweise auch für Mischgebiete nach § 2 Abs. 16. BImSchV. In Mischgebieten kann gewohnt werden, die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete von 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts stellen deshalb für eine dauerhafte Belastung von mehr als zwei Jahren durch ein Umfahrunsgleis die Grenze für die Konkretisierung der Zumutbarkeitsschwelle dar.

Legt man diese Werte zugrunde, sind zahlreiche weitere Gebäude zu schützen.

Da zum Teil auch der Immissionsgrenzwert für den Tag von 64 dB(A) überschritten wird, werden Außenbereiche nicht mehr sinnvoll nutzbar sein. Auch insoweit entstehen unzumutbare Belastungen, es müssen Entschädigungen vorgesehen werden.

- b) Die Betroffenheitsanalyse setzt sich im Übrigen nicht mit der Möglichkeit des temporären aktiven Schallschutzes auseinander. Auch insoweit besteht ein Abwägungsfehler, weil aktive Schallschutzmaßnahmen nicht in Betracht gezogen wurden.
- c) Besondere Belastungen entstehen für den städtischen Kindergarten Alexanderstraße 300. Hier muss mit Beurteilungspegeln von über 70 dB(A) gerechnet werden. Bei Zugvorbeifahrten entstehen Immissionsbelastungen, die zwischen 90 und 100 dB(A) liegen dürften. Der Spielbereich für die Kinder wird unzumutbar beeinträchtigt.

4. Baulärm

- a) Wie bereits ausgeführt, lässt sich den Planfeststellungsunterlagen kein schlüssiges Konzept zur Lärmbekämpfung entnehmen. Es wird vielmehr behauptet, die Lärmimmissionen mit drastischen Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm seien zumutbar.

Die Vorhabenträgerin verkennt damit den rechtlichen Prüfungsmaßstab. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts konkretisiert die AVV Baulärm für Geräuschimmissionen von Baustellen den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen (vgl. BVerwG, U. v. 10.07.2012 – 7 A 11/11 = NVwZ 2012, 1393 – Bau der U-Bahnlinie 5 in Berlin). Die in der AVV Baulärm in Nummer 3.1.1 festgelegten Immissionsrichtwerte entfalten für den Regelfall Bindungswirkung. Eine verminderte Schutzwürdigkeit kann nicht schon dann angenommen werden, wenn es um die Errichtung wichtiger Infrastrukturvorhaben im öffentlichen Interesse geht.

Geschützt sind nicht nur die Wohngebäude selbst, sondern auch die zum Wohnen im Freien geeigneten und bestimmten unbebauten Flächen eines Wohngrundstücks.

Offensichtlich beabsichtigt die Vorhabenträgerin, die Zumutbarkeitsschwelle auf 84 dB(A) festzulegen. Diese Schwelle liegt um 14 dB(A) über der verfassungsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle für Lärm am Tag und um mehr als 29 dB(A) über dem Immissionsrichtwert der AVV Baulärm für ein allgemeines Wohngebiet von 55 dB(A) tags. Der Nachtrichtwert von 40 dB(A) wird sogar um mehr als 44 dB(A) überschritten. Die Festlegung einer so hohen Zumutbarkeitsschwelle ist absolut unvertretbar und rechtswidrig.

- b) Die schalltechnische Untersuchung zum Baulärm enthält weitere Mängel. Insoweit kann auf das als Anlage 11 vorgelegte Gutachten IBK in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg verwiesen werden

(S. 40 bis 45). Kurz zusammengefasst ergeben sich folgende Mängel der schalltechnischen Untersuchung Baulärm:

- Das Spitzenpegelkriterium wurde nicht berechnet;
- Die Abgrenzung der Baustelleneinrichtungsflächen ist fachlich problematisch, wegen der zu kleinen Bezugsgröße werden die Beurteilungspegel deutlich zu niedrig angegeben;
- Die Angaben zum Bauablauf sind zu pauschal, für die Betroffenen ist nicht erkennbar, über welchen Zeitraum im relevanten Ausbau-bereich Bautätigkeiten stattfinden;
- Die Immissionsberechnungen sind fehlerhaft, die tatsächlichen Beurteilungspegel durch Baulärm liegen voraussichtlich nicht nur bei 84 dB(A), sondern bei bis zu 90 dB(A);
- Ein Konzept des aktiven Schallschutzes wurde nicht erarbeitet;
- Beschränkungen der Betriebszeit, insbesondere der Baustellentätigkeit während der Nacht, werden nicht vorgeschlagen.

C. Vorzuziehende Alternative: Eisenbahnumfahrung

I. Beschreibung des Streckenverlaufs

1. Neue Streckenabschnitte

Die neugeplante zweigleisige Trasse zweigt von Bremen kommend von der bestehenden Strecke 1500 (Bremen-Oldenburg) westlich der Autobahnbrücke in Richtung Norden ab und führt im Anstieg zu einer neu zu bauenden Hunteklappbrücke. Die lichte Durchfahrtshöhe dieser Brücke erlaubt eine Durchfahrt von Binnenschiffen, ohne dass eine Öffnung der Brücke erforderlich ist. Für Seeschiffe und wenige Segelboote mit hohen Masten muss das 40 m lange Klappelement geöffnet werden. Nördlich der Hunte fällt die Trasse im Bereich des Polders Donnerschwee II mit einer

Maximalneigung von 6 ‰ in einem Bogen Richtung Hauptbahnhof ab. In diesem Bereich wird die Trasse in aufgeständerter Form geführt. Im weiteren Verlauf trifft die Trasse auf die ehemalige Braker Bahn und wird entlang dieser Bahn mit geringen trassierungstechnischen Anpassungen in den Oldenburger Hauptbahnhof geführt.

Direkt im Anschluss an die Brücke zweigt eine eingleisige Verbindungskurve in Richtung Norden ab, die sich dann mit der Trasse nach Oldenburg in Richtung Wilhelmshaven vereint, die von der Ausfädelung aus der Strecke Oldenburg-Bremen bis hierhin eingleisig verläuft. In diesem Bereich entsteht damit ein Gleisdreieck aus den Strecken Oldenburg-Bremen, Wilhelmshaven-Bremen und Oldenburg-Wilhelmshaven. Die zweigleisige Trasse Richtung Wilhelmshaven lehnt sich nach dem Überqueren der L 865 eng an die Autobahn A 29 an, umfährt Groß Bornhorst östlich und Etzhorn nördlich. Vor Erreichen der Überführung über die K 131 zweigt die Bahntrasse von der Autobahn ab und unterfährt die A 293, die sich an diesem Punkt im Anstieg zur Überführung über die A 29 befindet. Nördlich von Neusüdende trifft die neugeplante Bahntrasse auf die Bestandstrasse in Richtung Oldenburg.

Ergänzt wird die vorgeschlagene Trassenführung durch eine Verbindung zwischen der Strecke nach Bremen und der Hemmelsberger Kurve, die von Oldenburg kommend südlich der Huntebrücke nach Westen abzweigt und damit die Verbindung nach Osnabrück herstellt.

2. Entfallende Streckenabschnitte

Wird die Alternativtrasse gebaut, wird die Bestandstrecke 1522 zwischen der Abzweigung am Pferdemarkt und Neusüdende entbehrlich. Dieser Streckenabschnitt entfällt, alle höhengleichen Bahnübergänge können beseitigt werden.

Weiter entfällt der Abschnitt der Strecke 1502 aus Richtung Osnabrück zwischen dem Abzweig an der Hemmelsberger Kurve bis zur Abzweigung des neuen Streckenabschnitts in Richtung Wilhelmshaven. Die bestehen-

de Rollklappbrücke über die Hunte wird dann für den Bahnverkehr nicht mehr benötigt. Der Bahnübergang Stedinger Straße wird praktisch entfallen. Züge zwischen Oldenburg und Osnabrück fahren über die Hemmelsberger Kurve und die neue Hunteklappbrücke. Es verbleibt deshalb nur noch ein Bahnübergang an der Stedinger Straße. An diesem Übergang wird die Stedinger Straße nur noch durch das Industriegleis gekreuzt.

Insgesamt sind damit 17,2 km neue Strecke zu planen und zu bauen, davon 15,4 km zweigleisig und 1,8 km eingleisig. Neben der Huntebrücke entstehen zusätzlich zur Trassenaufständigung im Überschwemmungsgebiet an anderen Stellen 14 Ingenieurbauwerke (Über- und Unterführungen). Im Gegenzug entfallen 13 höhengleiche Kreuzungen des Bahnverkehrs mit dem Individualverkehr, drei Bahnüberführungen innerhalb des Stadtzentrums sowie eine Fußgängerunterführung. 12,5 km zweigleisig ausgebaute Bahnstrecke können zurückgebaut und die Flächen anderen Nutzungen zugeführt werden.

Zur näheren Beschreibung der Eisenbahnumfahrungstrasse wird auf das Gutachten VWI GmbH, Anlage 19, verwiesen.

II. Betriebliche Eignung

1. Leistungsfähigkeit

- a) Die Ausbautrasse ist ausreichend leistungsfähig, um den für 2025 von der Vorhabenträgerin prognostizierten Fahrplan zu bewältigen. Wesentlicher Vorteil der Umfahrungstrasse ist, dass die neue Huntebrücke nur durchschnittlich einmal pro Tag für die Durchfahrt von hochseetauglichen Schiffen geöffnet werden müsste. In den übrigen Zeiten könnte die neue Huntebrücke durchgehend geschlossen bleiben, weil sie von Binnenschiffen unterquert werden kann.
- b) Die Vorhabenträgerin bezweifelt die betriebliche Leistungsfähigkeit der Bahnumfahrungstrasse im Bereich östlich des Oldenburger Hauptbahnhofs. Durch die Bündelung und Einführung der beiden

zweigleisigen Strecken von Bremen und Wilhelmshaven und der eingleisigen Strecke von Osnabrück in den östlichen Bahnhofskopf würden für den Streckenabschnitt vom neuen Gleisdreieck im Bereich der Hunte bis in den Hauptbahnhof mindestens fünf parallele Gleise erforderlich. Dadurch sei die bisher mögliche gleichzeitige Einfahrt von vier Zügen aus den Richtungen Leer, Wilhelmshaven, Osnabrück und Bremen aus Osten ohne Ausweitung der Bahnhofsinfrastruktur in Frage gestellt (Erläuterungsbericht, S. 31).

Die Ausführungen der Vorhabenträgerin stellen die Leistungsfähigkeit der Bahnumfahrungstrasse nicht in Frage. Eine planmäßige Einfahrt von vier Zügen gleichzeitig in den Oldenburger Hauptbahnhof gibt es nach den geltenden Fahrplänen nicht. Es ist auch zukünftig nicht geplant, vier Züge gleichzeitig in den Oldenburger Hauptbahnhof einfahren zu lassen. Eine solche Streckenführung ist zwar technisch möglich, wird jedoch nur in Störfällen durchgeführt. Die gleichzeitige Ausfahrt ist bei vier gleichzeitig einfahrenden Zügen sowohl im aktuellen als auch im vorgelegten Planungszustand nicht möglich.

Im Übrigen wäre eine Aufweitung auf drei Gleise bis zum Abzweig der Strecke 1522 von der Strecke 1500 sowohl technisch machbar als auch von den Kosten überschaubar. In diesem Fall wäre auch bei der Bahnumfahrungstrasse mit Gleiswechselbetrieb eine gleichzeitige Ein- und Ausfahrt von Zügen aus bzw. in alle vier Richtungen möglich. Zusätzlich zu diesen Ein- und Ausfahrten wäre sogar noch ein Zug in die Gegenrichtung von oder nach Westen möglich, da hier die Zweigleisigkeit hergestellt bliebe. Güterzüge in der Relation Wilhelmshaven-Bremen behindern die Ausfahrt der Personenzüge bei der Bahnumfahrungstrasse im Gegensatz zur Antragstrasse nicht, weil diese den Oldenburger Hauptbahnhof umfahren.

Insgesamt zeigt der Einwand der Vorhabenträgerin sogar, dass die Ein- und Ausfahrmöglichkeiten bei der Bahnumfahrungstrasse, wesentlich flexibler sind als beim Ausbau der Bestandstrasse, bei der

alle zusätzlichen Güterzüge den Oldenburger Hauptbahnhof passieren müssen.

2. Fahrzeiten

Zur besseren Abschätzung der betrieblichen Machbarkeit hat die VWI GmbH auf Basis der vorliegenden Streckenparameter für die Bestandsstrasse die Fahrzeiten der Eisenbahnumfahrung berechnet (VWI GmbH, Anlage 19, S. 70 ff.).

Die Berechnungen kommen zu dem Ergebnis, dass die Fahrzeitunterschiede auf allen berechneten Relationen in einem Bereich liegen, der die betriebliche Machbarkeit der Eisenbahnumfahrungstrasse bestätigt. Zwar liegt die Zunahme der Fahrzeiten der Personenzüge von und nach Bremen sowie von und nach Wilhelmshaven im Bereich von einer Minute. Die praktische Erfahrung zeigt aber, dass insbesondere die Fahrten über die bestehende Huntebrücke wesentlich länger dauern, als die Berechnungen der theoretisch möglichen Fahrzeiten ergaben.

Für Güterzugfahrten ergab sich eine Reduzierung der Fahrzeiten um ca. 30 %.

Lediglich auf der Relation Oldenburg-Osnabrück gibt es im Personenverkehr eine gewisse Zunahme der Fahrzeit. Diese Fahrzeiten würden sich da aber deutlich reduzieren lassen, wenn eine mögliche Weiterführung der Eisenbahnumfahrung in Richtung Osnabrück zur Entlastung der südlichen Oldenburger Siedlungsgebiete verwirklicht würde (vgl. dazu VWI GmbH, Anlage 19, S. 60).

III. Kein Raumordnungsverfahren erforderlich

1. Auffassung der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin meint, gegen die Umfahrungstrasse spreche auch der langwierige Planungsvorlauf. Die Umfahrungstrasse bedürfte eines Raumordnungsverfahrens, das vom Land Niedersachsen einzuleiten und

federführend durchzuführen wäre. Welche Trassenführung dann tatsächlich das Ergebnis des Raumordnungsverfahrens wäre, sei völlig offen.

2. Absehen von einem Raumordnungsverfahren

Nach § 1 Nr. 9 ROV soll für den Neubau und die wesentliche Trassenänderung von Schienenstrecken der Eisenbahnen des Bundes ein Raumordnungsverfahren nach § 15 ROG durchgeführt werden, wenn sie im Einzelfall raumbedeutsam sind und überörtliche Bedeutung haben.

Nach § 15 Abs. 1 Satz 4 ROG kann aber von der Durchführung eines Raumordnungsverfahrens bei Planungen und Maßnahmen abgesehen werden, für die sichergestellt ist, dass ihre Raumverträglichkeit anderweitig geprüft wird.

Nach diesen Maßgaben kann insbesondere dann von einem Raumordnungsverfahren abgesehen werden, wenn die Zulässigkeit des Vorhabens in einem Planfeststellungsverfahren (§ 18 AEG) geprüft wird. An einem Planfeststellungsverfahren werden alle in ihrem Aufgabenbereich betroffenen Träger öffentlicher Belange beteiligt, dazu zählen auch die Träger von Belangen der Raumordnung. Das Planfeststellungsverfahren ist auf eine umfassende Genehmigungswirkung angelegt. Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 Satz 1 VwVfG). Folge dieser umfassenden Genehmigungswirkung ist, dass im Planfeststellungsverfahren auch die Raumverträglichkeit eines Vorhabens geprüft wird. Die Durchführung eines Raumordnungsverfahrens vor der Planfeststellung ist damit nicht zwingend, vom Raumordnungsverfahren könnte abgesehen werden.

IV. Städtebauliche Vorteile

1. Entfall der städtebaulichen Nachteile beim Ausbau der Bestandstrasse

- a) Die Vorhabenträgerin hat die städtebaulichen Vorteile einer Umfahrungstrasse nicht in ihre Abwägung eingestellt (vgl. Erläuterungsbericht, S. 29 ff.). Schon aus diesem Grund ist die von der Vorhabenträgerin vorgenommene Abwägung defizitär.
- b) Bei Realisierung der Umfahrungstrasse wird kein Ausbau der heutigen Bestandsstrecke durch das Stadtgebiet erfolgen. Die Trasse wird nicht verändert, Maßnahmen des aktiven Schallschutzes können unterbleiben. Das städtebauliche Erscheinungsbild wird sich im Bereich der Bestandstrasse nicht verschlechtern, im Gegenteil: nach dem von der Stadt Oldenburg vorgestellten Konzept der Umfahrungstrasse kann die Bestandstrasse aufgegeben werden, die Bahngrundstücke werden für neue Nutzungen frei. Die Bahnumfahrung bietet damit Entwicklungschancen für eine bessere Verbindung in den Stadtteilen, für neue Wegeverbindungen und für Grünachsen. Sie ermöglicht das Zusammenwachsen der Stadtteile durch die Bebauung von Baulücken sowie neue Siedlungsflächen und Siedlungsergänzungen, insbesondere nördlich und südlich der Hunte (vgl. dazu im Einzelnen Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 115 ff., 152 ff.).

2. Vollschutz für die Baugebiete

- a) Wird die Umfahrungstrasse verwirklicht, kann der Bahnverkehr auf der Bestandstrasse eingestellt werden. Alle vom Ausbau der Bestandsstrecke betroffenen Personen in den städtischen Baugebieten werden damit vollständig vom Bahnlärm entlastet.
- b) Bei Verwirklichung der Umfahrungstrasse wird es nur zu geringen Beeinträchtigungen des Wohnens entlang der Trasse kommen. Im Gegensatz zum Ausbau der Bestandstrasse, der mindestens 4.000 Oldenburger Bürgern passiven Schallschutz zumuten will, kann beim

Bau der Umfahrungstrasse weitgehend „Vollschutz“ erreicht werden, also die Einhaltung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen an möglichst allen schutzbedürftigen Nutzungen (dazu im Einzelnen Gutachten IBK, Anlage 20, S. 16 ff.). Dies gilt sowohl unter Berücksichtigung des Schienenbonus als auch – als zukunftsfähige Lösung – ohne Berücksichtigung des vom Gesetzgeber mittlerweile abgeschafften Schienenbonus. Passive Schallschutzmaßnahmen werden nur an wenigen Gebäuden erforderlich (vgl. dazu im Einzelnen auch unten VI.). Auch im Bereich der Hemmelsberger Kurve wird es durch die Errichtung von aktiven Schallschutzmaßnahmen zu Verbesserungen für die Betroffenen kommen.

Im Bereich der Donnerschweer Wiesen und im Bereich Drielake kann eine leicht erhöhte Lärmbelastung eintreten. Im Bereich Bornhorst ist ebenfalls im trassennahen Teilbereich mit einer Erhöhung des Lärms durch die Bahntrasse zu rechnen. In den beeinträchtigenden Gebieten befindet sich jedoch wenig Wohnnutzung. Zu gravierenden Beeinträchtigungen der Wohnnutzung durch „flächendeckende“ passive Schallschutzmaßnahmen wird es nicht kommen.

- c) Im Hinblick auf die Beeinträchtigung des Wohnens ist die Umfahrungstrasse dem Ausbau der Bestandstrasse nach all dem bei Weitem überlegen.

3. Geringe Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände

Im Vergleich zum Ausbau der Bestandstrasse kommt es bei der Umfahrungstrasse nur bei einer vernachlässigbar geringen Anzahl von Wohngebäuden zu einer optischen Bedrängungswirkung durch die geplanten Lärmschutzmaßnahmen (vgl. Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 104).

Auch im Hinblick auf die optische Bedrängungswirkung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist die Umfahrungstrasse dem Ausbau der Bestandstrasse weitaus überlegen. Beim Ausbau der Bestandstrasse kommt es

auf viele Kilometer zu optischen Bedrängungswirkungen durch aktive Schallschutzmaßnahmen für die angrenzenden Wohngebäude.

4. Funktionseinheiten

- a) Durch die Umfahrungstrasse kommt es nur für die äußeren Wohnbereiche im Osten von Drielake und südlich des Autobahnkreuzes Oldenburg/Nord zu Veränderungen durch die neue Trassenführung. Für die anderen betroffenen Bereiche ist davon auszugehen, dass die wesentlichen Funktionszugehörigkeiten und Erreichbarkeiten erhalten bleiben.

Denkbar ist auch, dass als Ersatz für die entfallende Hunteklappbrücke eine Fußgänger- und Radfahrerbrücke errichtet wird. In diesem Fall würde es zu keiner Durchschneidung von Funktionseinheiten kommen.

- b) Im Hinblick auf die Erreichbarkeit von Versorgungseinrichtungen bietet die Umfahrungstrasse erhebliche Vorteile. Es ist lediglich in Einzelfällen (isolierte Gehöfte) von einer Einschränkung bzw. Beeinträchtigung durch längere Wegstrecken auszugehen. Im Übrigen ergeben sich vor allem im Bereich Osternburg bei gezielter Potenzialausnutzung bessere Erreichbarkeiten von Versorgungsstandorten. Im Stadtbereich zwischen Pferdemarkt und nördlicher Stadtgrenze ergeben sich schnellere Erreichbarkeiten, weil Bahnübergänge mit Schrankenschließzeiten entfallen können.
- c) Nachbarschaften und soziale Beziehungen (vgl. Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 105) werden durch die Umfahrungstrasse nördlich der Hunte nur in vernachlässigbar geringem Umfang gestört. Südlich der Hunte können im Bereich Drielake zwar Beeinträchtigungen von Nachbarschaften durch die Zerschneidungs- und Trennungswirkung der neuen Trassenführung nicht ausgeschlossen werden, die wesentlichen Wegeverbindungen in den bewohnten Gebieten bleiben aber erhalten. Der Wegfall von Trassenabschnitten (Ver-

bindung Osternburg/Hauptbahnhof) führt auch in diesem Bereich zu städtebaulichen Vorteilen, bestehende Nachbarschaften werden nicht mehr durch die Bahnstrecke gestört, neue Beziehungen können aufgebaut werden.

5. Naherholung

Im Hinblick auf eine Beeinträchtigung der städtischen Erholungsbereiche weist die Umfahrungstrasse eindeutige Vorteile gegenüber dem Ausbau der Bestandstrasse auf (vgl. im einzelnen Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 107).

Bei der Realisierung der Umfahrungstrasse werden die städtischen Erholungsbereiche zwar etwas stärker tangiert, eine Anpassung und Kompensierung des Erholungsverlustes ist aber insoweit möglich.

Die Beeinträchtigung der stadtteilbezogenen Erholungsbereiche ist bei beiden Trassenvarianten vergleichbar.

Eindeutige Vorteile bietet die Umfahrungstrasse aber bei der Beeinträchtigung der Erholung im Wohnumfeld. Hier kommt es im Bereich der Umgehungstrasse nur zu geringen Beeinträchtigungen, weil es dort weniger urbanes Gefüge und somit auch weniger wohnumfeldnahe Erholungsmöglichkeiten mit Grünflächen und Spielplätzen gibt, die beeinträchtigt werden könnten.

Bei einer Gesamtgewichtung der Beeinträchtigungen ist die Umfahrungstrasse dem Ausbau der Bestandstrasse im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Naherholungsmöglichkeiten überlegen.

6. Denkmale

- a) Die geplante Umfahrungstrasse führt im nördlichen Teil des Stadtgebiets entlang der meist erhöht geführten A 29. Sie ist in weiten Streckenabschnitten insoweit allenfalls als ergänzende Beeinträchtigung

für die Umgebung einiger Denkmale zu sehen, die schon durch die A 29 vorbelastet sind.

In der weiteren Umgebung der Umfahrungstrasse finden sich 36 Gebäudedenkmal. Der weit überwiegende Anteil (60 %) wird durch die Umfahrungstrasse nicht oder allenfalls gering beeinträchtigt. Bei ca. 30 % ergibt sich eine mittlere Beeinträchtigung, nur bei ca. 10 % sind hohe Beeinträchtigungen zu erwarten.

- b) Im Bereich Denkmalschutz ist die Umfahrungstrasse damit eindeutig vorzugswürdig, weil auf der Bestandstrasse der weit überwiegende Anteil der Denkmale (61%) von mittleren bis hohen Beeinträchtigungen betroffen ist (vgl. dazu Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 80 f).

7. Planungsabsichten

- a) Die Umfahrungstrasse kollidiert nicht mit den städtebaulichen Planungen der Stadt Oldenburg, im Gegenteil: Durch den Wegfall der Bestandstrasse werden vor allem im urbanen Raum viele Potenzialflächen frei, die auf eine verträgliche Art und Weise entwickelt werden können und somit die städtische Wohnqualität der Umgebung aufwerten.
- b) Im nördlichen Bereich der Hunte, unmittelbar südlich am Bahnhof bestünde beim Wegfall der Bestandstrasse die Möglichkeit, die Stadtgebiete durch neue Wegeverbindungen für Radfahrer und Fußgänger zu optimieren, Grünbereiche zu vernetzen und die Lebensqualität der trassennahen Bereiche wesentlich zu steigern.

Die Umfahrungstrasse würde auch Vorteile für die Entwicklung des Stadthafens bieten. Die Aufenthaltsqualität in diesem Bereich könnte um ein Vielfaches gesteigert werden, da die Attraktivität des Gebiets gestärkt und Potenziale ausgebaut werden können (vgl. dazu Thalen Consult GmbH, Anlage 3, S. 115 ff.).

V. Verkehrsbeziehungen

1. Entfall der höhengleichen Bahnübergänge im Stadtgebiet

- a) Durch den Entfall der höhengleichen Bahnübergänge entlang der Bestandstrasse werden die Verkehrsbeziehungen in Oldenburg in den nördlichen Stadtteilen grundlegend verbessert. Die Durchschneidungswirkungen entfallen.
- b) Durch den Bau der Umfahrungstrasse entstehen insoweit keine vergleichbaren neuen Betroffenheiten. Alle Bahnübergänge werden kreuzungsfrei errichtet. In Bezug auf die Fahrzeiten und die Fließgeschwindigkeit des Verkehrs ist nördlich der Hunte mit keinen Beeinträchtigungen zu rechnen. Auch südlich der Hunte im Bereich Drielake/Osternburg ist mit einer merklichen Verbesserung der Verkehrsabläufe zu rechnen. Diese ergibt sich daraus, dass ein Teil der Bahntrasse entfallen würde. Der Bahnübergang an der Stedinger Straße Ost würde nur noch durch ein Industriegleis genutzt. Für die Bahnübergänge entlang der Hemmelsberger Kurve ergeben sich keine zusätzlichen Beeinträchtigungen, weil der Güterzugverkehr auf dieser Strecke in etwa gleich bleiben wird.

2. Radverkehr

Die von der Umfahrungstrasse tangierten Radwegeverbindungen können kreuzungsfrei weitergeführt werden. Erhebliche Beeinträchtigungen entstehen nicht. Sollte die Huntebrücke abgebaut werden, können entfallende Radwegeverbindungen durch einen neuen Übergang ersetzt werden.

3. ÖPNV

- a) Da von der Umfahrungstrasse nördlich der Hunte keine Linien des ÖPNV berührt werden, weil Unterführungen gebaut werden, kommt es insoweit zu keinen Beeinträchtigungen.

- b) In Teilen von Osternburg werden die Übergänge „Bremer Heerstraße Ost“ und „Sandweg“ von Linien des ÖPNV gekreuzt. Mit deutlich längeren Standzeiten ist nicht zu rechnen. Beim Bahnübergang Stedinger Straße Ost ergibt sich eine deutliche Verbesserung für den ÖPNV. Schließlich ist noch zu berücksichtigen, dass in Osternburg vier Bahnübergänge wegfallen. Dies wird zu weiteren Verbesserungen der Verkehrsabläufe und wesentlichen Zeiteinsparungen führen.
- c) Im Hinblick auf die Verkehrsbeziehungen ist die Umfahrungstrasse dem Ausbau der Bestandstrasse ebenfalls weit überlegen.

VI. Vorteile im Hinblick auf Lärmimmissionen

1. Vollschutz mit und ohne Schienenbonus

- a) Die Vorhabenträgerin setzt sich mit schalltechnischen Vorteilen der Umfahrungstrasse nicht auseinander.

Die Eisenbahnumfahrung ist dem Ausbau der Bestandstrasse im Hinblick auf die Lärmimmissionen weit überlegen. Insoweit wird auf das vorgelegte schalltechnische Gutachten zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungsstrasse (Anlage 20) verwiesen. Das schalltechnische Gutachten hat für die betroffenen schutzbedürftigen Gebiete und Nutzungen sowohl im Außenbereich der Stadt Oldenburg als auch der betroffenen Ortsteile der Gemeinde Rastede ein Schallschutzkonzept erarbeitet. Ziel des Schallschutzkonzepts war es, für die schutzbedürftigen Nutzungen soweit wie möglich einen Vollschutz zu erreichen. Dies bedeutet, dass an möglichst allen schutzbedürftigen Nutzungen die maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV durch aktive Schallschutzmaßnahmen an der neuen Eisenbahnumfahrungstrasse eingehalten werden. Dabei wurde im Szenario 1 der Schienenbonus von 5 dB(A) in Ansatz gebracht. Nachdem der Gesetzgeber den Schienenbonus zum 01.01.2015 gestrichen hat, wurde im Szenario 2 ein zukunftsgerichtetes Konzept ohne Schienenbonus gerechnet.

- b) Im Hinblick auf den Schienenverkehrslärm umfasst das Schallschutzkonzept im Szenario mit Schienenbonus 20 Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 12,9 km und einer Höhe von 1,5 m bis 8 m über Schienenoberkante.

Mit diesem Schallschutzkonzept kann das Ziel, weitgehend Vollschutz zu ermöglichen, erreicht werden. Am Tag werden an allen schutzbedürftigen Nutzungen die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Während der Nacht werden nur an sehr wenigen Wohngebäuden, die in unmittelbarer Nähe zur Eisenbahnnumfahrungrasse liegen, passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

- c) Im Szenario 2 ohne Schienenbonus umfasst das Schallschutzkonzept 20 Lärmschutzwände mit einer Gesamtlänge von 25,3 km und einer Höhe von 4 m bis 10 m über Schienenoberkante.

Auch bei einer Berechnung ohne Schienenbonus zeigt sich die Überlegenheit des Schallschutzkonzeptes an der Umfahrungrasse. Die umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen ermöglichen trotz der um 5 dB(A) höheren Geräuscheinwirkung eine Geräuschsituation, die mit der des Schallschutzkonzeptes im Szenario 1 unter Berücksichtigung des Schienenbonus vergleichbar ist.

2. Gesamtverkehrslärm

- a) In den Planfeststellungsunterlagen wurde die Gesamtverkehrslärmsituation nicht in den Blick genommen. In der schalltechnischen Untersuchung zur Umfahrungrasse (Anlage 20) wurden nicht nur die schalltechnischen Auswirkungen aufgrund des Neubaus bzw. der wesentlichen Änderung von Schienenwegen betrachtet, sondern auch die Veränderungen des Gesamtverkehrslärms bei Realisierung der Eisenbahnnumfahrungrasse im Vergleich zur Antragstrasse ermittelt.

Generell ist festzustellen, bei Realisierung der Eisenbahnumfahrung unter Berücksichtigung des erarbeiteten Schallschutzkonzepts die Geräuscheinwirkungen des Gesamtverkehrslärms in weiten Teilen der Siedlungsbereiche der Stadt Oldenburg geringer sind als bei Realisierung der Antragstrasse. Dies gilt zum einen für diejenigen Bereiche, in denen heute genutzte Schienenwege aufgegeben werden. Zum anderen ergibt sich auch im Bereich der Hemmelsberger Kurve durch die umfangreichen aktiven Schallschutzmaßnahmen eine Verbesserung der Geräuschsituation.

- b) Im Szenario 1 (mit Schienenbonus) tritt tagsüber vereinzelt im unmittelbaren Nahfeld der Eisenbahnumfahrung in Parallellage zur A 29 eine Zunahme der Geräuscheinwirkungen auf, soweit in diesen Bereichen keine aktiven Schallschutzwände erforderlich sind. Eine Zunahme des Gesamtverkehrslärms ergibt sich auch im Bereich der Donnerschweer Wiesen. Hier beträgt die Zunahme in den angrenzenden Misch- und Wohngebieten maximal 3 dB(A).

Während der Nacht treten an den östlichen Siedlungsrändern der Stadt Oldenburg bzw. an den Wohnungen im Außenbereich östlich der Eisenbahnumfahrungstrasse Zunahmen der Geräuscheinwirkungen des Gesamtverkehrslärms auf. Diese betragen für die Bereiche nördlich der Donnerschweer Wiesen 3 bis 4 dB(A). Im Ortsteil Wahnbek der Gemeinde Rastede treten am östlichen Ortsrand Geräuschzunahmen von ca. 2 dB(A) auf. In der übrigen Ortslage betragen die Geräuschzunahmen 1 dB(A). Entlang der Klein-Bornhorster-Straße ist ebenfalls von Geräuschzunahmen zwischen 1 und 2 dB(A) auszugehen. Im Bereich der Donnerschweer Wiesen wird der Gesamtverkehrslärm ebenfalls zunehmen. Vereinzelt betragen die Zunahmen bis zu 7 dB(A).

- c) Im Szenario 2 (ohne Schienenbonus) sind die Geräuscheinwirkungen durch den Gesamtverkehrslärm tendenziell etwas geringer als im Szenario 1, da in deutlich mehr Abschnitten Schallschutzwände aufgrund des Schienenverkehrslärms erforderlich werden.

Während der Nacht treten ebenfalls an den östlichen Siedlungsrandern der Stadt Oldenburg bzw. an den Wohnungen im Außenbereich östlich der Eisenbahnumfahrungstrasse Zunahmen der Geräuscheinwirkungen durch Gesamtverkehrslärm auf. Im Bereich der Donnerschweer Wiesen betragen sie bis zu 2 dB(A). Im Ortsteil Wahnbeck der Gemeinde Rastede treten am östlichen Ortsrand Geräuschzunahmen von ca. 3 dB(A) auf. Die Geräuschzunahmen in der übrigen Ortslage und entlang der Klein-Bornhorster-Straße sind mit dem Szenario 1 vergleichbar. Im Bereich der Donnerschweer Wiesen tritt in den angrenzenden Misch- und Wohngebieten eine etwas geringere Zunahme des Gesamtverkehrslärms auf als im Szenario 1. Hier ergibt sich vereinzelt eine Zunahme des Gesamtverkehrslärms bis maximal 5 dB(A).

- d) Zusammenfassend ergibt sich auch bei der Gesamtverkehrslärmbeurteilung, dass das Schallschutzkonzept der Umfahrungstrasse dem Konzept der Vorhabenträgerin eindeutig überlegen ist. An der Umfahrungstrasse können auch im Hinblick auf den Gesamtverkehrslärm in den Bereichen mit den höchsten Zunahmen die gebietsabhängigen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden (vgl. Schalltechnische Untersuchung IBK, Anlage 20, dort Anlage 3.3.2.1 ohne Schienenbonus und Anlage 3.3.1.1 mit Schienenbonus).

3. Vergleich Antragstrasse / Eisenbahnumfahrung

- a) Bei der Antragstrasse ist ein aktives Schallschutzkonzept vorgesehen, die Realisierung von „Vollschutz“ ist aber nicht möglich. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV werden an ca. 1.550 Gebäuden überschritten. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin erst gar nicht untersucht, ob für zahlreiche weitere Gebäude zusätzliche Belastungen durch Gesamtverkehrslärm zu befürchten sind.

Die Vorhabenträgerin hat das Schallschutzkonzept außerdem mit Schienenbonus berechnet. Wird dieses Konzept verwirklicht, erhal-

ten die betroffenen Oldenburger Bürger Schallschutz nach einer veralteten Berechnungsgrundlage, die zum Zeitpunkt der Errichtung der aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen nach dem 01.01.2015 längst außer Kraft getreten ist. Der Gesetzgeber hat bereits entschieden, dass der Schienenbonus nicht mehr gerechtfertigt ist. Den Oldenburger Bürgern wird damit unzureichender Lärmschutz zugemutet.

Zudem befinden sich an der Bestandsstrecke viele Wohngebäude so nahe an der Eisenbahnstrecke, dass sie während der Nacht durch aktive Schallschutzmaßnahmen, die nur auf die Bewältigung der Beurteilungspegel ausgerichtet sind, nicht wirksam geschützt werden können. Die enorme Immissionsbelastung bei der Vorbeifahrt von Güterzügen wird trotz passiver Schallschutzmaßnahmen innerhalb der Gebäude Spitzenpegel erzeugen, die die sogenannte „Aufwachselle“ bei Weitem überschreiten. Ein gesunder Schlaf ist in diesen Gebäuden nicht mehr möglich.

- b) Das Schallschutzkonzept entlang der Umfahrungstrasse ist dem von der Vorhabenträgerin vorgelegten Schallschutzkonzept weit überlegen. Es ermöglicht beim Schienenverkehrslärm weitgehend Vollschutz. Vergleichbare Belästigungen durch Spitzenpegel treten hier – wenn überhaupt – nur an einzelnen Gebäuden auf.

VII. Vorteile beim Brand- und Katastrophenschutz

Beim Brand- und Katastrophenschutz ist die Umfahrungstrasse gegenüber der Antragstrasse ebenfalls eindeutig vorzugswürdig. Insoweit wird auf das vorgelegte Gutachten von Herrn Prof. Dr. Klaus Kümmerer (Anlage 12) verwiesen. Das Gutachten kommt beim zusammenfassenden Vergleich der Trassen (S. 64 ff.) zu dem Ergebnis, dass die Realisierung der Umfahrungstrasse bei allen betrachteten Aspekten klar vorzugswürdig ist:

- Im Fall eines Gefahrgutunfalls sind bei der Umfahrungstrasse aus mehreren Gründen deutlich weniger Menschen betroffen. Auf-

grund der großen Bedeutung der Vorwarnzeiten spielen die Abstände der Trasse zur Wohnbebauung eine herausragende Rolle. Es müssten deutlich weniger Einwohner evakuiert werden und es stünde deutlich mehr Zeit für Rettungsmaßnahmen zur Verfügung. Außerdem wäre nur eine geringere Anzahl von Einsatzkräften erforderlich.

- Die Umfahrungstrasse ist für Rettungskräfte besser zugänglich. Dies erleichtert es auch, notwendige Geräte an den Unfallort zu bringen.
- Alle Rettungsmaßnahmen können sich bei der Umfahrungstrasse auf vergleichsweise wenige betroffene Menschen konzentrieren und dadurch deutlich an Effizienz gewinnen.
- Viele der Gase, die in Güterzügen transportiert werden oder durch Zersetzung von transportierten chemischen Stoffen entstehen, sind schwerer als Luft. Sie sammeln sich nach ihrer Freisetzung bei Windstille zunächst in der Tieflage. Sie können deshalb nicht in viele Gebäude eindringen und auch die Fahrbahn der Autobahn nicht schnell erreichen.
- Schäden durch Explosionen und Verpuffungen haben bei der wohngebietsfernen Trasse geringere Auswirkungen.

Zusammenfassend ergibt sich, dass die Umfahrungstrasse unter dem Aspekt der Risiken und Schadenspotenziale aus Gefahrstoffunfällen gegenüber der Antragstrasse eindeutig vorzugswürdig ist.

VIII. Vorteile im Hinblick auf Erschütterungen und sekundären Luftschall

Auch im Hinblick auf Erschütterungen wird die Umfahrungstrasse eindeutig besser abschneiden als die Antragstrasse, weil die Abstände zur Wohnbebauung bei der Umfahrungstrasse deutlich größer sind als bei der Antragstrasse.

IX. Umweltverträglichkeit

1. Zusammenfassung der Umweltauswirkungen

a) Die Stadt Oldenburg hat im Rahmen einer Machbarkeitsuntersuchung die Verträglichkeit und Zulässigkeit der Umfahrungstrasse hinsichtlich folgender Gesichtspunkte untersuchen lassen:

- Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung (§§ 14 ff. BNatSchG),
- FFH-Verträglichkeit (§ 34 BNatSchG),
- Besonderer Artenschutz (§§ 44 ff. BNatSchG),
- Umweltverträglichkeit

Auf das vorgelegte Gutachten der KÜFOG GmbH (Anlage 21) kann verwiesen werden.

Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass die Eisenbahnumfahrungstrasse im Hinblick auf die abgeprüften Belange machbar ist, unüberwindbare rechtliche Hindernisse für die Realisierung der Umfahrungstrasse haben sich nicht ergeben.

b) Im Einzelnen ergeben sich folgende Auswirkungen:

Neben der bau- und anlagebedingten Flächeninanspruchnahme und dem damit verbundenen Verlust von Gehölzen und Biotopen gehen insbesondere vom Bahnbetrieb Lärmemissionen und Erschütterungen aus. Konflikte ergeben sich hier insbesondere mit den Schutzgütern Tiere und Pflanzen, Boden, Landschaft und Schutzgebiete.

Bezüglich der Biotope entstehen im Trassenbereich Flächenverluste von ca. 51 ha. Mehr als $\frac{3}{4}$ der Flächen sind Biotoptypen von geringer bis allgemeiner Bedeutung.

Von den Flächenverlusten im Trassenbereich sind auch Böden mit besonderen Werten betroffen, im Nahbereich der Autobahn sind die

Böden voraussichtlich bereits teilweise durch Bodenumlagerungen vorbelastet.

Der östliche Stadtrandbereich beidseits der Autobahn ist ein bedeutender Fledermauslebensraum mit hoher Artenvielfalt und mehreren Quartiersstandorten und Wochenstuben. Das Tötungsrisiko durch Kollisionsmöglichkeiten mit dem Zugverkehr oder dem Autobahnverkehr kann durch die geplanten Lärmschutzwände sowie durch weitere im Einzelnen vorgeschlagene Vermeidungsmaßnahmen stark gesenkt und der Biotopverbund beiderseits der Autobahn erhalten werden. Vom Szenario 2 (ohne Schienenbonus mit längeren und höheren Lärmschutzwänden) geht eine wesentlich geringere Kollisionsgefahr für Fledermäuse und Vögel aus. Der verbesserte Lärmschutz kommt auch lärmempfindlichen Vogel- und Fledermausarten zugute und stellt für diese Arten eine geeignete Vermeidungsmaßnahme dar.

Für trassennah brütende Vögel wird ein Verlust von Brutplätzen und Nahrungshabitaten angenommen, der insbesondere Gehölzbrüter und Wiesenbrüter betrifft. Eine Kollisionsgefahr mit dem Zugverkehr kann insbesondere für Greifvögel und Eulen entstehen.

Fische sind im Bereich der Baumaßnahmen an der Hunte betroffen. Hier kann es baubedingt zur Scheuchwirkung bzw. Individuenverlusten durch lärm- und erschütterungsreiche Bautätigkeiten (Ramm- und Baggerarbeiten) kommen. Durch eine Bauzeitregelung können die Auswirkungen auf geschützte Wanderfischarten aber vermieden werden.

Das Landschaftsbild wird durch die Anlage des Gleiskörpers, der Lärmschutzwände und der Elektrifizierungsanlagen im Trassenbereich dauerhaft beeinträchtigt. Durch Rodung vorhandener Gehölze und damit auch stellenweise Freistellung der Autobahn wird das Landschaftsbild im Umfeld der Trasse temporär beeinträchtigt. Diese Beeinträchtigung kann durch Eingrünung des Umfelds nach einigen

Jahren wieder reduziert werden. Eine Eingrünung ist in den Offenlandbereich der Hunte nicht möglich, um zusätzlich Scheueffekte für die Wiesenbrüter zu vermeiden. Im Bereich der Donnerschweer Wiesen wird eine dauerhafte Landschaftsbildbeeinträchtigung verbleiben.

Im Vorhabenbereich liegen Landschaftsschutzgebiete, geschützte Landschaftsbestandteile und geschützte Biotop, deren Schutzzwecke teilweise beeinträchtigt werden.

Insgesamt werden die mit dem Vorhaben verbundenen Umweltauswirkungen in Bezug auf die Schutzgüter Mensch und Landschaft unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen als mittel bis hoch, auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Kultur und sonstige Sachgüter als mittel, sowie auf die Schutzgüter Wasser, Luft und Klima als gering bewertet.

Die verbleibenden unvermeidbaren Beeinträchtigungen sind durch Kompensationsmaßnahmen ausgleichbar. Für die Beeinträchtigung von Biotoptypen und Böden wurde ein überschlägiger Kompensationsbedarf von 64 ha ermittelt. Darüber hinaus sind funktionsbezogene Kompensationsmaßnahmen für Wiesenbrutvögel, Fledermäuse sowie das Landschaftsbild erforderlich.

- c) Im Hinblick auf den Artenschutz sind im Untersuchungsraum vorkommende Brut-, Gastvogel- und Fledermausarten sowie potenzielle Vorkommen von Froschkraut, Fischotter, Kammmolch, großer Moosjungfer und grüner Mosaikjungfer von den Eingriffen des Vorhabens betroffen. Durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 Satz 3 BNatSchG (sogenannte CEF-Maßnahmen) kann die Verwirklichung von Verbotstatbeständen im Sinne des § 44 Abs. 1 Nr. 1 bis 3 BNatSchG vermieden werden. Die Zulassung von Ausnahmen nach § 45 Abs. 7 BNatSchG wird nicht erforderlich. Werden die vorgeschlagenen CEF-Maßnahmen durchgeführt, ist davon auszugehen, dass sich negative (Teil-)Wirkungen des Eingriffs auf den

Erhaltungszustand der Populationen der betroffenen Arten nicht entfalten können. Diese verbleiben in einem günstigen Erhaltungszustand, die projektbedingte Einwirkung ist dann insgesamt als nicht erheblich einzustufen.

- d) Es wurde schließlich eine Vorprüfung der Verträglichkeit des Projekts (§ 34 Abs. 2 BNatSchG) mit den Erhaltungszielen des FFH-Gebiets Mittlere und Untere Hunte mit Barneführer Holz und Schreensmoor durchgeführt. Durch das geplante Brückenbauwerk werden Flächen im FFH-Gebiet in Anspruch genommen. Außerdem ist der Bau von zwei Schiffsliegeplätzen in der Hunte Teil des Vorhabens. Prioritäre Lebensraumtypen des Anhangs I der FFH-Richtlinie treten im Vorhabensbereich voraussichtlich nicht auf. Arten des Anhangs II der FFH-Richtlinie sind das Flussneunauge, das Meerneunauge und der Lachs. Für diese Arten stellt der Hunteunterlauf eine wichtige Gewässerverbindung zwischen den Laich- und Juvenilhabitaten in den Oberläufen des Huntensystems einerseits und den im Meer gelegenen Fraßgründen andererseits dar. Das Bauvorhaben könnte grundsätzlich durch den Brückenbau sowie den Bau der Liegewannen die Wanderung von Lachsen und Neunaugenarten beeinträchtigen. Durch ein Bauzeitenfenster außerhalb der Wanderzeiten des Lachses und der Neunaugen kann die Beeinträchtigung aber vollständig vermieden werden. Eine erhebliche Beeinträchtigung der Erhaltungszustände der Populationen des Lachses, des Flussneunauges und des Meerneunauges kann durch die Maßnahme vollständig ausgeschlossen werden.

2. Keine unüberwindbaren naturschutzrechtlichen Hindernisse

- a) Die intensiven Untersuchungen von KÜFOG haben gezeigt, dass der Verwirklichung der Eisenbahnumfahrungstrasse keine unüberwindbaren naturschutzrechtlichen Hindernisse, etwa im Hinblick auf das unionsrechtlich vorgeprägte Artenschutz- und FFH-Recht entgegenstehen.

- b) Der Kompensationsbedarf bei Anwendung der Eingriffsregelung ist zwar bei der Eisenbahnumfahrungstrasse höher als beim Ausbau der Bestandstrasse. Dieser Nachteil wird aber durch die eindeutige Vorzugswürdigkeit der Umfahrungstrasse in den Bereichen betriebliche Eignung, Städtebau, Verkehrsbeziehungen, Auswirkungen auf Menschen, insbesondere durch Lärm und Erschütterungen, sowie Vorteile beim Brand- und Katastrophenschutz mehr als ausgeglichen.
- c) Im Hinblick auf den Artenschutz weist der Ausbau der Bestandstrasse keine Vorteile auf, die Gutachter der Vorhabenträgerin gehen vielmehr davon aus, dass beim Ausbau der Bestandstrasse für mehrere Vogelarten Verbotstatbestände verwirklicht werden, die auch unter Einbeziehung von Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen verletzt werden können.
- d) Bei FFH-Gebieten weisen beide Trassen keine erheblichen Beeinträchtigungen auf.

X. Eigentum

1. Unmittelbare Inanspruchnahme

Für die Realisierung der Eisenbahnumfahrungstrasse muss Privateigentum in erheblichem Umfang in Anspruch genommen werden. In diesem Punkt schneidet die Verwirklichung der Eisenbahnumfahrungstrasse naturgemäß schlechter ab als der Ausbau der Bestandstrasse.

2. Mittelbare Inanspruchnahme

Bei der mittelbaren Inanspruchnahme von Eigentum, insbesondere durch Lärmimmissionen, ist die Eisenbahnumfahrungstrasse gegenüber dem Ausbau der Bestandsstrecke eindeutig vorzugswürdig. Wie oben (B. V. 10.) im Einzelnen nachgewiesen wurde, wird beim Ausbau der Bestandsstrecke die eigentumsrechtliche Zumutbarkeitsschwelle an einer Vielzahl von Wohngebäuden durch Lärmimmissionen während der Nacht überschritten. In zahlreichen Gebäuden entlang der Bestandstrasse wird ein

ruhiger Schlaf nicht mehr möglich sein, vielmehr wird die Aufwachschwelle während der Nacht bei jedem vorbeifahrenden Güterzug überschritten werden. Hinzu kommen unzumutbare Lärmemissionen für die Außenwohnbereiche und durch die Gesamtlärmbelastung, die die Vorhabenträgerin bisher noch nicht einmal untersucht hat.

3. Gesamtwürdigung

Berücksichtigt man die gravierenden Auswirkungen des Ausbaus der Bestandstrecke jenseits der eigentumsrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle, ist der Ausbau der Bestandstrasse entgegen der Behauptung der Vorhabenträgerin auch im Hinblick auf die eigentumsrechtlichen Auswirkungen nicht eindeutig vorzugswürdig.

XI. Vorteile während der Bauzeit

Der Ausbau der Bestandstrasse ist mit äußerst schwerwiegenden und unzumutbaren Beeinträchtigungen der Stadt und ihrer Bürger in der Bauzeit verbunden (B. X.). Die Oldenburger Bürger werden nach dem Konzept der Vorhabenträgerin über mehrere Monate, zum Teil sogar über Jahre sowohl am Tag als auch in der Nacht mit gesundheitsgefährdenden Lärmimmissionen von weit über 80 dB(A) beeinträchtigt. Diese Nachteile entfallen bei Realisierung der Eisenbahnumfahrungstrasse. Sie bietet während der Bauzeit wesentliche Vorteile sowohl für die Stadt als auch für die Vorhabenträgerin.

Durch die Ausbaumaßnahme entlang der Bestandstrasse unter laufendem Betrieb werden große Teile des Stadtgebiets schwerwiegend beeinträchtigt. Dies gilt sowohl für die erforderlichen Erdbewegungen, den Zu- und Abtransport von Material und Aushub, die damit entstehenden Lärm- und Staubimmissionen sowie für schwerwiegende Behinderungen der Verkehrsabläufe. Für die Vorhabenträgerin ergeben sich durch das Bauen unter Betrieb der Bahnstrecke entlang der Bestandstrasse Betriebseinschränkungen und damit der zeitweise Verlust von Fahrbahntrassen. Beim Ausbau der Bestandstrasse summieren sich der Betriebslärm und der Baulärm für die betroffenen Oldenburger Bürger auf. Insgesamt ergeben sich hier unzumutbare Auswirkungen.

Demgegenüber ist der Bau der Umfahrungstrasse unabhängig vom Betriebsgeschehen auf der Bestandstrasse. Nachdem die Umfahrungstrasse weiter von Wohnsiedlungen entfernt liegt als die Bestandstrasse, liegt es auf der Hand, dass die Umfahrungstrasse auch wegen der geringeren Beeinträchtigungen während der Bauzeit eindeutig vorzugswürdig ist. Eine Aufsummierung von Lärmimmissionen aus Bau und Betrieb innerhalb Wohngebieten gibt es hier nicht in relevantem Ausmaß.

XII. Kosten-Nutzen-Verhältnis

1. Kosten

- a) Bei den Planfeststellungsunterlagen befindet sich keine nachvollziehbare Kostenschätzung für die Antragsstrasse. Dem Erläuterungsbericht kann entnommen werden, dass die Vorhabenträgerin die Kosten des Ausbaus der Bestandsstrecke auf rund 110 Mio. € schätzt (vgl. Erläuterungsbericht, S. 34).

Die Kosten der Eisenbahnumfahrungstrasse bei einer Dimensionierung der Schallschutzmaßnahmen mit Schienenbonus werden von der VWI GmbH auf rund 522 Mio. € geschätzt (Anlage 19, S. 75 ff.). Nur diese Zahl kann mit den Angaben der Vorhabenträgerin verglichen werden, weil die Vorhabenträgerin die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen mit Schienenbonus berechnet hat.

Ohne Berücksichtigung des Schienenbonus entstehen Kosten in Höhe von rund 550 Mio. €.

Beim Kostenvergleich können nicht die reinen Baukosten der Bestandsstrecke und der Eisenbahnumfahrung miteinander verglichen werden. Ein solcher Vergleich wäre unseriös, weil die Errichtung der Eisenbahnumfahrung mit vielen Kostenvorteilen und zusätzlichen Nutzen verbunden wäre, die in die volkswirtschaftliche Gesamtbeurteilung von Kosten und Nutzen eingestellt werden müssen. Bei Realisierung der Eisenbahnumfahrungstrasse können in weitem Um-

fang Folgekosten vermieden werden, die beim Ausbau der Bestandstrasse anfallen. Berücksichtigt man diese Gesichtspunkte, wird die Kostendifferenz deutlich geringer.

- b) Die Kostenschätzung der Vorhabenträgerin berücksichtigt lediglich die Beseitigung einer höhengleichen Kreuzung an der Alexanderstraße. Nicht berücksichtigt sind folgende weitere Kosten, die bei der Beibehaltung der Bestandstrasse zwangsläufig anfallen:
- Beseitigung des Nadelöhrs Huntequerung: Für den Bau und die zugehörigen Anpassungsmaßnahmen liegt eine Abschätzung der Investitionen vor. Für eine neue, leistungsfähigere Brücke ergibt sich eine Investitionssumme von 134,6 Mio. € (vgl. VWI, Anlage 19, S. 82 f.).
 - Zusätzlicher Aufwand für Lärmschutz, der durch den erhöhten bzw. falsch dargestellten Nachtverkehr hervorgerufen wird.
 - Ertüchtigung der höhengleichen Bahnübergänge: Für Ertüchtigungsmaßnahmen an den verbleibenden Bahnübergängen entstehen erhebliche Kosten.
 - Beseitigung weiterer höhengleicher Kreuzungen: die Zunahme des Schienenverkehrs kann dazu führen, dass weitere höhengleiche Kreuzungen beseitigt werden müssen, insbesondere an der Stedinger Straße und am Hemmelsbäker Kanalweg. Für jede Beseitigung eines höhengleichen Bahnübergangs ist mit Kosten in Höhe von rund 20 Mio. € zu rechnen.
 - Erneuerung von innerörtlichen Eisenbahnüberführungen: die drei innerörtlichen Eisenbahnüberführungen haben das Alter von 50 Jahren erreicht. Insbesondere die als Stahltröge mit Schotterbett ausgebildeten Überführungen Elsässer Straße und Ziegelhofstraße haben damit mehr als die Hälfte ihrer Nutzungszeiten erreicht, der Instandhaltungsaufwand wird sich in den nächsten Jahren wesentlich erhöhen, Erneuerungen fallen um Jahrzehnte früher an

als bei der Eisenbahnumfahrungstrasse (vgl. im Einzelnen VWI, Anlage 1, S. 15 ff.).

- Weitere, von der Vorhabenträgerin noch nicht erkannte zusätzliche Kosten: Im Übrigen hat die Prüfung der Planfeststellungsunterlagen durch die Stadt Oldenburg ergeben, dass der Ausbau der Bestandsstrecke noch hohe Kosten verursachen wird, die die Vorhabenträgerin bisher noch nicht erkannt hat. Nachdem zahlreiche Gebäude während der Nacht jenseits der Enteignungsschwelle von Lärmimmissionen betroffen werden, wird die Vorhabenträgerin voraussichtlich Entschädigungsangebote für diese betroffenen Häuser unterbreiten müssen. Hinzu kommen zusätzliche Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen wegen der Gesamtverkehrslärmsituation und Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen. Diese Maßnahmen führen zu weiteren Kosten, die Kostendifferenz wird sich weiter verkleinern.

2. Nutzen

- a) Beim Vergleich der Varianten müssen auch die zusätzlichen betrieblichen Vorteile berücksichtigt werden, die durch den Ausbau der Eisenbahnumfahrungstrasse entstehen. Wird die Eisenbahnumfahrungstrasse verwirklicht, fallen dreizehn niveaugleiche Bahnübergänge weg. Nach den Berechnungen der VWI GmbH (Anlage 19, S. 86) wird dadurch etwa alle acht Jahre ein Unfall vermieden, etwa alle 30 Jahre ein Unfall mit Todesfolge.
- b) Weiterer Nutzen entsteht durch vermiedene Reinvestitionen. Reinvestitionen werden an den drei Eisenbahnüberführungen entbehrlich, die in absehbarer Zeit zur Sanierung bzw. in Erneuerung anstehen.
- c) Auch die dreizehn Bahnübergänge, die beim Weiterbetrieb der Bestandsstrecke erhalten bleiben, müssten mittelfristig mit neuen Anlagen versehen werden. Bei einigen Bahnübergängen wäre voraussichtlich eine Beseitigung der Niveaugleichheit erforderlich.

- d) Schließlich entfallen etwa 12,5 km zweigleisige Bahnstrecke. Die frei werdenden Grundstücke können anderen Nutzungen zugeführt werden. Damit entfallen auch die durch die Bahnlinie verursachten Zerschneidungseffekte.

3. Fazit zum Variantenvergleich

- a) Der Vergleich der Antragsvariante mit der Variante Eisenbahnumfahrung ergibt, dass die Eisenbahnumfahrung aus Rechtsgründen vorgezogen werden muss. Die Antragsvariante ist nicht planfeststellungsfähig. Weder reichen die vorliegenden Unterlagen aus, um das Abwägungsmaterial insoweit fehlerfrei zusammenzustellen, noch ist eine fehlerfreie Gewichtung der betroffenen Belange dahingehend möglich, dem Ausbau der Bestandstrasse trotz der gravierenden Vorteile der Variante Eisenbahnumfahrung den Vorzug zu geben. Vielmehr zwingen die deutlichen Vorteile der Eisenbahnumfahrung dazu, den Antrag abzulehnen. Maßgebend dafür sind folgende Erwägungen:
 - b) Die Variante Eisenbahnumfahrung ist betrieblich uneingeschränkt tauglich. Sie führt sogar zu betrieblichen Vorteilen, das Nadelöhr Huntebrücke wird mit der Eisenbahnumfahrung ebenso wie dreizehn niveaugleiche Bahnübergänge beseitigt werden können. Die Variante Eisenbahnumfahrung hat städtebaulich sehr große Vorteile gegenüber der Antragstrasse. Die mit dem Ausbau der Bestandsstrecke verbundenen katastrophalen und unzumutbaren städtebaulichen Nachteile werden durch die Eisenbahnumfahrung vermieden. Die Eisenbahnumfahrung ist im Hinblick auf Lärmimmissionen, Erschütterungen und sonstige Schadstoffimmissionen eindeutig vorzugswürdig. Anders als beim Ausbau der Bestandstrasse kann entlang der Eisenbahnumfahrung weitgehend Vollschutz vor Lärm erreicht werden. Die Eisenbahnumfahrung hat sehr große Vorteile während der Bauzeit, weil die mit der Antragsvariante verbundenen unzumutbaren Beeinträchtigungen während der Bauzeit fast vollständig vermieden werden. Im Hinblick auf die Umweltauswirkungen ist die Eisenbah-

numfahung machbar, sie weist allerdings einen höheren Kompensationsbedarf auf als der Ausbau der Bestandstrasse. Die unmittelbaren Eingriffe in das Privateigentum sind zwar beim Bau der Eisenbahnnumfahungstrasse größer als beim Ausbau auf der Bestandsstrecke, diese Nachteile werden aber zum Teil kompensiert, weil mit der Eisenbahnnumfahungstrasse die unzumutbaren, enteignenden Auswirkungen durch Lärmimmissionen vermieden werden können. Die Eisenbahnnumfahungstrasse weist im Vergleich zum Ausbau der Bestandsstrecke deutlich höhere Kosten auf. Dieser Nachteil wird allerdings durch vermiedene Investitionen und zusätzlichen Nutzen der Eisenbahnnumfahungstrasse relativiert. Die verbleibende Kostendifferenz ist im Hinblick auf die schwerwiegenden Vorteile für das Allgemeinwohl, die Belange der Stadt Oldenburg und die Belange der betroffenen Bürger hinzunehmen. Es ist rechtlich geboten, die Mehrkosten im Hinblick auf die immensen Vorteile für öffentliche und private Belange hinzunehmen, die mit der Variante Eisenbahnnumfahung gegenüber der Antragsvariante verbunden sind.

3. Teil: Mängel der Planung der Antragstrasse

Die Ausführungen im zweiten Teil haben gezeigt, dass der Antrag wegen der gravierenden Mängel und der vorzugswürdigen Variante Eisenbahnnumfahung nicht planfeststellungsfähig ist. Lediglich zur Vermeidung der Präklusion weist die Stadt Oldenburg noch ergänzend auf weitere Mängel der eingereichten Planfeststellungsunterlagen hin:

I. Städtebauliche Auswirkungen

1. Unzumutbare Auswirkungen

Die Planfeststellungsunterlagen zu den städtebaulichen Auswirkungen sind unvollständig. Ist eine Abwägungsentscheidung nicht in ausreichendem Maß begründet, leidet sie auch inhaltlich an einem materiellen Mangel, der zu ihrer Rechtswidrigkeit führt. Die betroffenen städtebaulichen

Belange sind von der kommunalen Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 GG geschützt. Der Mangel der Vollständigkeit der Unterlagen führt damit gleichzeitig zu einer Rechtsverletzung der Stadt Oldenburg (vgl. dazu im Einzelnen oben 2. Teil, B. II.).

2. Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände

- a) Wie oben (2. Teil, B. II. 3.) ausgeführt, führen die Lärmschutzwände zu unzumutbaren Beeinträchtigungen des Stadtbilds und zu einer optischen Bedrängungssituation für die betroffenen Anlieger, die sich auch durch Vermeidungsmaßnahmen nicht auf ein zumutbares Maß reduzieren lassen.
- b) Unabhängig davon sind die in den Planfeststellungsunterlagen vorgeschlagenen Vermeidungsmaßnahmen auch nicht sachgerecht. Zur Minimierung der negativen Effekte auf die Stadtgestalt und die Wahrnehmbarkeit der Stadtstruktur werden weitere Anforderungen an Lärmschutzwände gestellt (vgl. dazu Stadt Oldenburg, Stellungnahme zur stadtgestalterischen bzw. städtebaulichen Fragen, Anlage 4, S. 3):

- Bereich A: Brücken und Bahnübergänge

Auf Überführungen und in den angrenzenden, bis zur nächsten Bebauung vom öffentlichen Raum aus wahrnehmbaren Bereichen müssen Lärmschutzwände transparent verglast gestaltet werden. Befestigungen, Stützen und ähnliche Bauteile sind auf ein Minimum zu reduzieren. Zudem muss sichergestellt sein, dass die geforderte Transparenz auch dauerhaft erhalten und gepflegt wird, z.B. durch Reinigungs- und Unterhaltungsmaßnahmen. Transparente Lärmschutzeinrichtungen müssen Bestandteil der Brückenkonstruktion sein und können nicht – wie bisher vorgesehen – als eigene Konstruktion vor die Brücke gesetzt werden.

Zur Vermeidung des Theaterbühneneffektes sind links und rechts der Bahnübergänge transparente Wände vorzusehen, die sich

über die gesamte Breite des vom öffentlichen Raum aus einsehbaren Bereiche erstrecken müssen.

- Bereich B: Weitere aus dem öffentlichen Raum wahrnehmbare Bereich

Auch in diesen Bereichen muss eine fremdkörperhafte Wirkung der Wände vermieden und eine Integration in das Ortsbild erreicht werden. Die Anlagen müssen – soweit möglich – als modellierte, landschaftsplanerisch interessant gestaltete Wälle ausgebildet werden, die in Teilen bepflanzt und in Teilen als Wiesen-/Rasenflächen gestaltet werden. Dort, wo die Flächen entlang der Bahnstrecke nicht ausreichen, müssen begrünte Lärmschutzwände errichtet werden.

- Bereich C: Alle übrigen Bereiche mit Lärmschutz

Die in den vorgenannten Kategorien nicht erfassten Bereiche sind überwiegend rückwärtige Bereiche von Hausgärten. Ein Verlust dieser Grünflächen muss zwingend vermieden werden, durch Bautätigkeiten zerstörte Pflanzungen sind zu ersetzen. In den Bereichen mit Hausgärten sollten begrünte Lärmschutzwände mit pyramidalem Querschnitt zum Einsatz kommen.

Auf die als Anlage 4 vorgelegte Stellungnahme mit den beigefügten Karten kann weitergehend verwiesen werden.

- c) Die genaue Gestaltung der verschiedenen Arten der Lärmschutzeinrichtungen ist aufgrund der hohen Bedeutung für das Stadtbild über einen von der Vorhabenträgerin auszulobenden landschaftsarchitektonischen Realisierungswettbewerb zu ermitteln. Bei Durchführung des Verfahrens und Entscheidung über die eingereichten Arbeiten ist die Stadt Oldenburg wesentlich und einvernehmlich mit einzubeziehen.

3. Oberleitung

Die Beispiele der bereits seit längerem elektrifizierten Bahnstrecken nach Bremen und nach Leer zeigen, dass die Errichtung von Fahrdradmasten aus Schleuderbeton und der eigentliche Fahrdraht stadtgestalterisch sehr negativ wirksam werden. Die optische Beeinträchtigung durch diese Anlagen muss soweit wie möglich vermieden werden, z.B. durch größere Mastabstände oder den Verzicht auf Schleuderbeton als Material. Die Vorhabenträgerin muss hierzu entsprechende Vorschläge machen, die sich nicht belastend in das Orts- und Landschaftsbild einfügen.

4. Denkmale

- a) Zur Vermeidung der Beeinträchtigung von Denkmalen muss die Vorhabenträgerin sicherstellen, dass in kurzen Intervallen Reinigungs- und Unterhaltungsmaßnahmen durchgeführt werden, um Verunreinigungen von Lärmschutzwänden durch Graffitis, wilde Plakatierungen oder ähnliches zeitnah zu beseitigen.
- b) Zur Vermeidung von Schäden an der denkmalgeschützten Bausubstanz bei Durchführung der Bauarbeiten sind Schutzmaßnahmen zu treffen.
- c) Die baulichen Maßnahmen zum Schallschutz müssen im Hinblick auf die von der Denkmalpflege geforderte Material-, Werk- und Formgerechtigkeit im Vorfeld mit der unteren Denkmalschutzbehörde abgestimmt werden.

5. Eigenbetrieb Hafen

Durch eine geeignete Schutzauflage muss sichergestellt werden, dass die Öffnungszeiten der Huntebrücke wie bisher (mindestens 10 Minuten pro Stunde) beibehalten werden, anderenfalls droht eine nicht hinnehmbare Beeinträchtigung der städtischen Häfen.

6. Pferdemarktbrücke

An der Pferdemarktbrücke entstehen unlösbare Immissionskonflikte. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten keine Angaben oder Untersuchungen, ob Emissionsminderungen durch geeignete Maßnahmen an der Strecke, z.B. durch Entdröhnung, möglich sind.

II. Beeinträchtigung innerstädtischer Verkehrsbeziehungen

Zu den Bahnübergängen wird auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg (Anlage 7) verwiesen. Im einzelnen:

1. BÜ Alexanderstraße

Die weiteren Planungsschritte (insbesondere die Ausführungsplanung) sind mit der Stadt Oldenburg abzustimmen.

2. BÜ Bürgerbuschweg

Wie bereits oben (2. Teil, B. IV. 3.) ausgeführt, sind die Planungsunterlagen unvollständig und unzureichend (vgl. im Einzelnen die Stellungnahme der Stadt Oldenburg, Anlage 7). Es sind geeignete Unterlagen zu erstellen und mit der Stadt Oldenburg abzustimmen.

3. BÜ Am Stadtrand

Auch hier sind geeignete Unterlagen zu erstellen.

Ergänzend wird auf Folgendes hingewiesen:

- Halbschranken im Straßenbereich

Aus Gründen der Verkehrssicherheit, insbesondere auch im Hinblick auf die Schulwegsicherung, müssen in jedem Fall Vollschranken sowohl im Rad- und Gehwegbereich als auch im Straßenbereich vorgesehen werden.

- Freie Rechtsabbieger mit Dreiecksinsel von der Ofenerdieker Straße und der Straße Am Stadtrand

Bei frei geführten Rechtsabbiegern entsteht ein großes Unfallpotenzial für Radfahrer und Fußgänger. Aus Gründen der Verkehrssicherheit dürfen keine frei geführten Rechtsabbieger vorgesehen werden.

- Abknickende Vorfahrtsregelung Am Stadtrand in Richtung Am Alexanderhaus

In der Straße Am Stadtrand fahren die größeren Verkehrsmengen geradeaus. Eine abknickende Vorfahrt kann deshalb aus Gründen der Verkehrssicherheit nicht eingerichtet werden. Erforderlich ist eine zusätzliche Signalisierung an der Einmündung Am Stadtrand/Am Alexanderhaus. Auf die vorgelegte Simulationsuntersuchung (Anlage 9) kann verwiesen wird. Die Signalisierung muss auf die Schrankenschließung abgestimmt werden, um bei einer anstehenden Zufahrt das Räumen des Bahnübergangs sicherzustellen.

- Kabelschutzrohrverbindung für die Signalanlage

Für eine grundsätzliche Verkehrsdetektion und die zusätzliche Signalisierung Am Alexanderhaus muss eine zusätzliche Kabelschutzrohrverbindung unter den Bahngleisen eingeplant werden.

4. BÜ Karuschenweg

Aus Gründen der Verkehrssicherheit müssen auch hier Vollschranken sowohl im Rad- und Gehwegbereich als auch im Straßenbereich vorgesehen werden.

Um die Erschließung der umliegenden Gebäude nicht unnötig einzuschränken, muss auf die durchgezogene Mittellinie verzichtet werden.

5. BÜ Am Strehl

Die Querschnittsbreite des seitlichen Gehwegs muss für Begegnungsfälle z.B. von Rollstuhlfahrern auf 2,50 m erhöht werden.

6. Verlust BAB-Unterführung

Als Ersatz für die kurze direkte Wegeverbindung unter der BAB wird der Ausbau des Teilstücks Nedderend (westlich der Bahn) bis zum Rauehorst mit befestigten Seitenanlagen für Fußgänger in einer Breite von 2 m gefordert. Die hierfür entstehenden Kosten hat die Vorhabenträgerin zu übernehmen.

III. Unbewältigte Lärmsituation

Wie oben (2. Teil, B. V.) im Einzelnen dargelegt, sind die vorgelegten Unterlagen zur Lärmsituation mangelhaft. Die festgestellten Mängel sind so gravierend, dass die Unterlagen zur Beurteilung der Lärmsituation insgesamt unbrauchbar sind.

Beispielhaft wird nochmals auf folgende Mängel hingewiesen, die bei einer Überarbeitung zu korrigieren wären:

- Ausdehnung des Prognosehorizonts auf das Jahr 2035,
- Beseitigung der Widersprüchlichkeiten beim Zugmengengerüst im Vergleich zu den anderen Planfeststellungsabschnitten,
- Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit der Huntebrücke beim Zugmengengerüst,
- Ergänzung von Aussagen zur topografischen Situation, zur Lage der vorhandenen Gebäude, Definition des Untersuchungsraums im bahnhofsnahe Bereich,
- Berücksichtigung von Reflexionen,

- Ergänzung von Aussagen zum verwendeten Geländemodell, zur Lage und Ausstattung der Lärmschutzwände,
- Dimensionierung von Lärmschutz ohne Berücksichtigung des Schienenbonus,
- Berücksichtigung der Verlärmung von Außenwohnbereichen,
- Berücksichtigung von Fernwirkungen,
- Korrektur der fehlerhaften Immissionsberechnungen,
- Ermittlung und Bewertung der Gesamtlärsituation unter Berücksichtigung der Verkehrslärmquellen im Einwirkungsbereich,
- Berücksichtigung von Spitzenpegeln, insbesondere bei Vorbeifahrten von Güterzügen in der Nacht,
- Berücksichtigung von Spitzenbelastungen (grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschritten),
- Ausarbeitung eines geeigneten Schallschutzkonzepts, Festlegung von Schutzmaßnahmen während der Übergangszeit bis zur Errichtung der Lärmschutzmaßnahmen,
- Rechtliche Sicherung aller erforderlichen Schallschutzmaßnahmen.

IV. Brand- und Katastrophenschutz

Beim Brand- und Katastrophenschutz sind die Unterlagen unvollständig. Soweit Unterlagen vorgelegt wurden, sind sie inhaltlich fehlerhaft.

Zum Katastrophenschutz muss eine konkrete Risikoermittlung und Risikobewertung erfolgen. Beim Brandschutz sind die Forderungen der Feuerwehr Oldenburg (vgl. Anlage 13) zu erfüllen.

V. Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Die Vorhabenträgerin geht zu Unrecht davon aus, dass keine wesentliche Änderung vorliegt. Diese Bewertung ist rechtlich fehlerhaft. Es muss eine Erschütterungsuntersuchung mit Prognose der zu erwartenden Veränderungen vorgelegt werden. Dies gilt sowohl für die Auswirkungen von Erschütterungen auf Menschen in Gebäuden als auch für die Auswirkungen von Erschütterungen auf Gebäude. Zum sekundären Luftschall ist ebenfalls eine gutachterliche Abschätzung erforderlich.

VI. Umweltverträglichkeit

Die Forderungen der Stadt Oldenburg zur Umweltverträglichkeit des Vorhabens sind in der Anlage 16 zusammengefasst. Im Einzelnen ist auf Folgendes hinzuweisen:

- Hinsichtlich der betroffenen Arten, insbesondere der Fledermäuse, muss dargelegt werden, durch welche Maßnahmen das Kollisionsrisiko mit Lärmschutzwänden vermieden werden kann.
- Als Ausgleich der Beeinträchtigungen durch die Lärmschutzbauwerke sind derzeit zum Teil trassenferne Ausgleichsmaßnahmen geplant. Trassenfern sind insbesondere die Maßnahmen E3, E11 und E12. Diese Maßnahmen sind zu streichen, an ihre Stelle müssen trassennahe Maßnahmen geplant werden.
- Für die Begrünung der Lärmschutzwände sind höherwüchsige Sträucher oder Kletterpflanzen erforderlich. Es müssen heimische Gehölze nach Maßgabe der Liste der Stadt Oldenburg (Anlage 16) verwendet werden. Dies gilt auch für die Kletterpflanzen.
- Im Bereich Krusenbusch ist eine Ersatzmaßnahme geplant, die durch die Stadt Oldenburg dauerhaft erhalten werden soll. Hierfür hat die Vorhabenträgerin einen Ablösebetrag zu bezahlen.

- Die vorgezogene Ausgleichsmaßnahme „Anbringen von Fledermauskästen“ ist vor Durchführung mit der Stadt Oldenburg abzustimmen.

VII. Eigentum

Für die Nutzung von öffentlichen Flächen als Baustofflager wie z.B. auf Fahrbahnen, Geh- und Radwegen und Parkplätzen sind der Stadt Oldenburg rechtzeitig vor Baubeginn detaillierte Planunterlagen vorzulegen. Baustofflager auf Hauptverkehrsstraßen und wichtigen Erschließungsstraßen werden nicht zugelassen. Für die Erteilung von verkehrsrechtlichen Anordnungen zur Absicherung der Arbeitsstellen benötigt der Fachdienst Verkehrlenkung geeignete Verkehrszeichen- und Umleitungspläne, die ebenfalls mindestens vier Wochen vor Ausführung zur Prüfung vorzulegen sind.

Es wird darauf hingewiesen, dass für die Inanspruchnahme öffentlicher Verkehrsflächen Sondernutzungsgebühren entstehen können. Einnahmeausfälle von bewirtschafteten Parkflächen sind auszugleichen. Die Erteilung von verkehrsrechtlichen Anordnungen und Erlaubnissen ist gebührenpflichtig.

VIII. Bauzeit

1. Baustellenkonzept

Wie oben (2. Teil, B. X.) im Einzelnen dargestellt, ist der Planfeststellungsantrag im Hinblick auf den Baustellenbetrieb unzureichend. Erforderlich ist ein Baustraßen-, Erschließungs- und Baustellenkonzept, in dem auch dargelegt werden muss, dass die Verkehrssicherheit für Kraftfahrer, Fußgänger und Radfahrer während der Bauzeit gewährleistet ist.

Nachdem die Unterlagen im Hinblick auf das Baustellenkonzept absolut unzureichend und unvollständig sind, ist es nicht Aufgabe der Stadt Oldenburg als Einwenderin, sämtliche fehlenden Inhalte der Planfeststellungsunterlagen im Einzelnen aufzulisten. Es ist vielmehr Aufgabe der

Vorhabenträgerin, insoweit planfeststellungsfähige Unterlagen zu erstellen.

Zum Inhalt des erforderlichen Konzepts zur Vermeidung von Bauzeit bedingten Beeinträchtigungen kann exemplarisch auf den Planfeststellungsbeschluss vom 28.01.2005 für den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs (FA 1.1 – Talquerung, Aktenzeichen: 59160Pap-PS21-PFA1.1) verwiesen werden. Dieser Planfeststellungsbeschluss enthält zahlreiche Maßgaben, die für den Bau einer Eisenbahnstrecke im Innenstadtbereich als Mindeststandard festzulegen sind.

Besonders hinzuweisen ist auf das festgelegte Konzept zum Schutz vor baubedingtem Luftschall, das vom VGH Baden-Württemberg gebilligt wurde (U. v. 08.02.2007 – 5 S 2257/05). Durch das oben erwähnte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.07.2012 (7 A 11/11) ist seitdem nochmals eine Verschärfung der Situation eingetreten. Während das Schallschutzkonzept für den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs noch die Möglichkeit vorsieht, Maßnahmen erst bei einer Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach Nr. 3.1.1 AVV Baulärm um 5 dB(A) vorzusehen (Eingreifwerte), müssen jetzt die Immissionsrichtwerte nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 10.07.2012 eingehalten werden. Es ist nicht zulässig, das Schallschutzkonzept von vornherein nur auf die Eingriffswerte der AVV Baulärm zu dimensionieren, die um 5 dB(A) höher liegen als die Immissionsrichtwerte.

Exemplarisch müssen in dem Baustellenkonzept folgende Punkte berücksichtigt werden:

- Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass in allen Bereichen die Bestimmungen der AVV Baulärm eingehalten werden.
- Zum Schutz von Menschen in Gebäuden ist sicherzustellen, dass durch die baubedingten Erschütterungswirkungen die folgenden Anhaltswerte eingehalten bzw. unterschritten werden:
 - Erschütterungseinwirkungen bis zu 78 Tage:

Tagzeitraum: Stufe II der Tabelle 2 der DIN 4150 Teil 2

Nachtzeitraum: Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2

- Erschütterungswirkungen über 78 Tage:

Tabelle 1 der DIN 4150 Teil 2

- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, einen Immissionsschutzbeauftragten als Ansprechpartner zu Immissionsschutzfragen schriftlich zu benennen. Dieser hat auch als Ansprechpartner für die durch die baubedingten Immissionen betroffene Bevölkerung zu dienen bzw. zu deren Vorabinformation bei bevorstehenden Belästigungen zur Verfügung zu stehen. Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass für die Zeiten der Abwesenheit des Immissionsschutzbeauftragten (z.B. Urlaub, Krankheit) ein gleichwertiger Ansprechpartner zur Verfügung steht. Die betroffenen Bürgerinnen und Bürger dürfen nicht auf die Bauleiter der Baufirmen verwiesen werden.
- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, der Planfeststellungsbehörde rechtzeitig vor Baubeginn auf der Grundlage der schalltechnischen Untersuchung zum Baubetrieb für die Baubetriebsflächen und Baustraßen schalltechnische Detailgutachten vorzulegen. Die Gutachten sind abschnittsübergreifend zu erarbeiten, d.h. es sind jeweils sämtliche, gleichzeitig auftretende Schallimmissionen zu berücksichtigen. Die Detailgutachten haben auch über die Wirksamkeit von Schallminderungsmaßnahmen Auskunft zu geben.
- Die Entscheidung über die konkreten Schutzmaßnahmen behält sich die Planfeststellungsbehörde auf der Grundlage der Detailgutachten gem. § 74 Abs. 3 VwVfG vor.
- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, grundsätzlich für den Bereich des Baulärms aktive Schutzmaßnahmen und Minimierungs-

maßnahmen an den Emissionsquellen vorrangig in Betracht zu ziehen und umzusetzen. Sofern sich durch solche allerdings Immissionskonflikte nicht vollständig ausschließen lassen, besteht ein Anspruch der Betroffenen auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach.

- Passive Schallschutzmaßnahmen sind für alle schutzbedürftigen Räume vorzusehen, für die eine Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm für einen Zeitraum von mehr als zwei Monaten prognostiziert wurde. Bei der Ermittlung der Dauer der genannten Überschreitungen sind kurze Zwischenzeiten von weniger als fünf Tagen mit einer geringeren Belastung nicht zu berücksichtigen.
- Die passiven Schallschutzvorkehrungen umfassen alle baulichen Maßnahmen, die erforderlich sind, um die Einhaltung der in der VDI-Richtlinie 2719, Stand: 1987, in Tabelle 6 angegebenen Anhaltswerte für Innenschallpegel zu gewährleisten. In Schlafräumen, Unterrichtsräumen und Kindergärten sind zudem Belüftungsanlagen vorzusehen. Ein Anspruch besteht lediglich insoweit, als entsprechende schalldämmende Einrichtungen oder Belüftungsanlagen nicht bereits bestehen.
- Die Vorhabenträgerin hat bis zum Beginn der Bauarbeiten eine geeignete Messstelle zur Ermittlung der baubedingten Lärm- und Erschütterungsimmissionen zu verpflichten.
- Sind weitergehende Schutzmaßnahmen technisch nicht möglich oder mit verhältnismäßigem Aufwand nicht realisierbar, ist den Betroffenen für die Beeinträchtigung von Wohnräumen von der Vorhabenträgerin eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen. Soweit keine Einigung erzielt wird, bleibt die Entscheidung über die Höhe der Entschädigung einem gesonderten Entschädigungsverfahren nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG durch die Planfeststellungsbehörde vorbehalten. Die Höhe der Entschädigung richtet sich nach einem dann noch einzuholenden Lärmgutachten.

- Zum Schutz von bauzeitlichen Erschütterungsbelastungen sind Schutzmaßnahmen zu ergreifen. Exemplarisch wird auf den Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs (dort S. 47) verwiesen.

Erforderlich ist auch ein Konzept zur Vermeidung von baubedingten Auswirkungen auf Luft und Klima. Auch insoweit kann auf den Planfeststellungsbeschluss für den Umbau des Stuttgarter Hauptbahnhofs verwiesen werden. Exemplarisch werden folgende Forderungen gestellt:

- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, während der mehrjährigen Bauphase in Anlehnung an die Ziffer 4.2 der TA Luft in der Nachbarschaft den Immissionswert Schwebstaub einzuhalten. Der Immissionswert Staubniederschlag darf nicht überschritten werden. Geeignete Staubimmissionsmesspunkte sind rechtzeitig vor Beginn der Bauarbeiten vom Immissionsschutzbeauftragten im Einvernehmen mit der Planfeststellungsbehörde festzulegen. Die Messungen sind von einer nach § 26 BImSchG zugelassenen Messstelle durchzuführen und der Planfeststellungsbehörde unmittelbar vorzulegen, damit ggf. geeignete Abhilfemaßnahmen getroffen werden können.
- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, an allen Ausfahrten von Baustraßen bzw. Baustellenbereichen in den öffentlichen Verkehrsraum Lkw-Radwaschanlagen einzurichten, die vom gesamten Bautransportverkehr zwingend durchfahren werden müssen.
- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, alle Baustraßen mit einem tragfähigen Belag aus Asphalt- oder Zementboden herzustellen sowie Beschädigungen in den Straßenoberflächen umgehend in stand zu setzen.
- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, alle Baustraßen durch Kehr-, Saug- und Sprühmaschinen (Kombifahrzeuge) während der gesamten Bauzeit zu reinigen.

- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, auch nur kurzfristig unbefestigte Bauverkehrsbereiche zu asphaltieren oder mit geeignetem Material zu fixieren.
- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, bei Lagerflächen nur so wenig wie notwendig in die gewachsene Oberfläche einzugreifen und nicht mehr genutzte Lagerflächen zur Vermeidung von Staubabwehungen unverzüglich wieder zu begrünen.
- Die Vorhabenträgerin wird verpflichtet, an Lagerflächen von Schüttgütern, die im trockenen Zustand stauben können, zur Staubminderung stationäre und mobile Wassersprüheinrichtungen vorzuhalten und bei Bedarf einzusetzen.
- Soweit Förderbänder verwendet werden, sind sie – soweit technisch möglich – einzuhausen.

2. Baustellenbetrieb

Ergänzend wird zum Baustellenbetrieb auf die Forderungen der Stadt Oldenburg in den Stellungnahmen des Fachdienstes Verkehrsplanung (Anlage 6) und zum Baustellenbetrieb (Anlage 12) verwiesen.

Die dort aufgestellten Forderungen müssen durch Schutzauflagen gesichert werden.

3. Beweissicherung

Der Vorhabenträgerin ist aufzugeben, vor Beginn der Baumaßnahmen eine Beweissicherung durchzuführen, um den Zustand aller von Bau- und Betrieb möglicherweise betroffenen Grundstücke, Gebäude und Straßen festzustellen.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Porsch