



Stadt Oldenburg (Oldb) - 26105 Oldenburg

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

Oldenburg, 6. April 2017

Einwendung 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 (ein Aktenordner) im Rahmen der erneuten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen zum Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Ausbaustufe III, 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 06.04.2017 beschlossen.

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

Mit freundlichem Gruß

Jürgen Krogmann



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 Schieferdecker
Dr. Moritz Lange
Dr. Matthias Hangst

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

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

Kontaktdaten:
(0711) 601 701-40
porsch@doldemayen.de

Unser Zeichen:
12/00511 WP/vw

Datum:
06. April 2017

**Planfeststellungsverfahren gem. § 18 AEG für die Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke 1522 - Oldenburg-Wilhelmshaven, Ausbaustufe III, PFA 1, Oldenburg-Rastede
Ihr Zeichen: 3330-30213-DB ABS OI-Wi-PFA1**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wie Sie wissen, vertreten wir die Stadt Oldenburg. Vollmachtsurkunde wurde mit Schriftsatz vom 31.03.2014 bereits vorgelegt.

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) erneut

Einwendungen

gegen das geplante Vorhaben.

Inhaltsverzeichnis

I. Ausgangslage	4
1. Einwendungen vom 31.03.2014	4
2. Vorzuziehende Alternative: Eisenbahnumfahrung	4
3. Gegenstand der erneuten Auslegung	5
4. Keine Präklusion.....	7
II. Verfahrensfehler	8
1. Fehlende Auslegung entscheidungserheblicher Unterlagen.....	8
2. Umweltverträglichkeitsprüfung nicht abschnittsbezogen.....	13
III. Unbewältigte Lärmsituation	15
1. Planfeststellungsunterlagen und Einwendungen der Stadt Oldenburg	15
2. Meistbegünstigungsregelung	16
3. Pferdemarktbrücke	18
4. Umfahrgleis Alexanderstraße.....	19
5. Berechnungsprogramm SoundPlan Version 6.5 und 7.4.....	20
6. Vergleichende Berechnungen SoundPlan 6.5 – IMMI 2015	22
7. Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung	23
8. Gesamtverkehrslärm.....	23
9. Spitzenpegel.....	25
10. Neuberechnung der Immissionsbelastungen nach aktuellem Recht	26
11. Baulärm	27
IV. Umweltverträglichkeit	28
1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und erweiterte faunistische Kartierung	28
2. Stellungnahme der Stadt Oldenburg.....	29
V. Erschütterungen	30
1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und neu erstelltes Erschütterungsgutachten	30

2.	Vorgesehene Erschütterungsschutzmaßnahmen noch nicht ausreichend	31
VI.	Unbewältigte Konflikte der Antragstrasse	34
1.	Einwendungen der Stadt Oldenburg und anschließende Gespräche mit der Vorhabenträgerin.....	34
2.	Rettungskonzept.....	35
3.	Bahnübergang Alexanderstraße	37
4.	Bahnübergang Am Stadtrand	39
5.	Inanspruchnahme städtischen Eigentums	41
6.	Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände	42
7.	Oberleitungsmasten.....	43
8.	Baustellenkonzept	43
9.	Kindertagesstätte Dietrichsfeld	45
VII.	Vorzuziehende Alternative: Eisenbahnumfahrung.....	46
1.	Einwendungen der Stadt Oldenburg und Stellungnahme der Vorhabenträgerin	46
2.	Betriebliche Mängel der Antragstrasse	47
3.	Eisenbahnumfahrung als vorzugswürdige Alternative	48

I. Ausgangslage

1. Einwendungen vom 31.03.2014

Die Stadt Oldenburg hat nach der ersten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen in der Zeit vom 21.02.2014 bis zum 20.03.2014 mit Schreiben vom 31.03.2014 sowohl als beteiligte Behörde als auch als in ihren Rechten betroffene Gemeinde Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben.

Die Stadt Oldenburg **hält sämtliche Einwendungen**, die mit Schreiben vom 31.03.2014 erhoben wurden, **weiterhin aufrecht** und macht sie auch zum Gegenstand dieses Einwendungsschreibens.

2. Vorzuziehende Alternative: Eisenbahnumfahrung

Die Stadt Oldenburg hält insbesondere an ihrer Forderung nach einer Eisenbahnumfahrung fest.

Aus den bereits im Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 und vertiefend in den Erörterungsterminen am 02.12. und 03.12.2015 von den von der Stadt Oldenburg beauftragten Sachverständigen, Herrn Prof. Dr. Martin und Herrn Körner, dargelegten Gründen ist die Eisenbahnumfahrung gegenüber dem Ausbau der Bestandsstrecke die vorzugswürdige Alternative.

Die Variante Eisenbahnumfahrung ist betrieblich uneingeschränkt tauglich. Sie führt außerdem zu betrieblichen Vorteilen, das Nadelöhr Huntebrücke wird mit der Eisenbahnumfahrung ebenso wie dreizehn niveaugleiche Bahnübergänge im Oldenburger Stadtgebiet beseitigt. Die Eisenbahnumfahrung bringt städtebaulich große Vorteile gegenüber der Antragstrasse. Sie ist im Hinblick auf Lärmimmissionen, Erschütterungen und sonstige Schadstoffimmissionen eindeutig vorzugswürdig.

Diese Einschätzung wird auch durch die neu ausgelegten Unterlagen bestätigt. Danach erhalten 820 weitere Gebäude dem Grunde nach passiven Schallschutz. Trotz der vorgesehenen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes verbleiben damit rund 2.300 Gebäude mit passivem Schallschutz.

Selbst wenn man berücksichtigt, dass 280 Gebäude nach der Neuberechnung keinen passiven Schallschutz mehr benötigen, ergeben sich immer noch über 2000 Schutzfälle. Geht man wie bereits im ersten Einwendungsschreiben davon aus, dass in den Gebäuden zum Teil mehrere Wohnungen vorhanden sind und jede Wohnung im Durchschnitt mit 2,1 Personen belegt ist, sind voraussichtlich mehr als 5000 Bürgerinnen und Bürger in Oldenburg von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV betroffen. Anders als beim Ausbau der Bestandstrasse kann entlang der Eisenbahnumfahrung demgegenüber weitgehend Vollschutz vor Lärm erreicht werden.

Die Eisenbahnumfahrung hat sehr große Vorteile während der Bauzeit, weil die mit der Antragsvariante verbundenen unzumutbaren Beeinträchtigungen innerhalb des dicht besiedelten Stadtgebiets fast vollständig vermieden werden.

Im Hinblick auf die Umweltauswirkungen ist die Eisenbahnumfahrung machbar. Flächenmäßig größere Eingriffe in das Privateigentum und ein höherer Kompensationsbedarf werden aufgewogen, weil mit der Eisenbahnumfahrung die unzumutbaren Auswirkungen durch Lärmimmissionen und Erschütterungen vermieden werden können. Die möglicherweise höheren Kosten der Eisenbahnumfahrung werden im Vergleich zum Ausbau der Bestandsstrecke durch vermiedene Investitionen und zusätzlichen Nutzen relativiert. Die eventuell verbleibende Kostendifferenz ist im Hinblick auf die schwerwiegenden Vorteile für das Allgemeinwohl, die Belange der Stadt Oldenburg und die Belange der betroffenen Bürgerinnen und Bürger nicht von ausschlaggebender Bedeutung.

3. Gegenstand der erneuten Auslegung

- a) Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr hat die Stadt Oldenburg mit Schreiben vom 09.02.2017 gebeten, gem. § 73 Abs. 2 VwVfG als beteiligte Behörde zu dem Plan Stellung zu nehmen, soweit ihr Aufgabenbereich berührt wird.

Die erneute Auslegung betrifft die Themenbereiche Schall, Erschütterungen und wegen einer im Jahr 2016 durchgeführten faunistischen Kartierung auch die Themenbereiche Umweltverträglichkeitsstudie und landschaftspflegerischer Begleitplan.

- b) Im Einzelnen sind folgende Unterlagen Bestandteil der Neuauslegung der Planfeststellungsunterlagen:
- Anlage 2 a: Erläuterungsbericht mit zusätzlichen Hinweisen zur schalltechnischen Neuberechnung und zum Erschütterungsgutachten
 - Anlage 10 a: Grunderwerbsverzeichnis für landschaftspflegerische Maßnahmen 2016
 - Anlage 11.3: Grunderwerbsplan landschaftspflegerische Maßnahmen 2016
 - Anlage 12.1a: Erläuterungsbericht landschaftspflegerischer Begleitplan/Umweltverträglichkeitsstudie zur faunistischen Kartierung 2016 einschließlich Anhang 1 a: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag zur faunistischen Kartierung 2016
 - Anlage 12.3.3: UVS und LBP Bestands-/Konflikt- und Maßnahmenplan für faunistische Kartierergebnisse 2016
 - Anlage 12.4a: Maßnahmenblätter für landschaftspflegerische Maßnahmen 2016
 - Anlage 15: Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung
 - Anlage 18: Erschütterungsgutachten Bereich Oldenburg-Rastede-Neusüdende.

4. Keine Präklusion

- a) In dem Muster der Bekanntmachung wird darauf hingewiesen, dass Einwendungen ausschließlich gegen die neu ausgelegten Unterlagen zu erheben sind, da die öffentliche Auslegung der weiteren Planunterlagen bereits stattgefunden habe und die Einwendungsfrist hierfür bereits abgelaufen sei.
- b) Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf das Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 15.10.2015 (C-137/14). Nach der Umweltverträglichkeitsstudie besteht für das Ausbauvorhaben eine Verpflichtung zur Durchführung einer UVP, weil erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen möglich sind (vgl. § 3 e Abs. 1 Nr. 2 UVPG i. V. m. Nr. 14.7 der Anlage 1 zu § 3 Abs. 1 UVPG). Bei UVP-pflichtigen Vorhaben bleibt die Präklusionsvorschrift des § 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG außer Betracht. Die Beschränkung der gerichtlichen Kontrolle auf Einwendungen, die im Verwaltungsverfahren innerhalb der dafür bestimmten Frist geltend gemacht worden sind, ist – wie der Gerichtshof der Europäischen Union im Vertragsverletzungsverfahren der Europäischen Kommission gegen die Bundesrepublik Deutschland entschieden hat (EuGH, U. v. 15.05.2015 – C-137/14, Rn. 78 ff.) – mit Art. 11 Abs. 1 der Richtlinie 2011/92/EU (UVP-Richtlinie) nicht vereinbar und darf deshalb bei Rechtsstreitigkeiten über die materiell-rechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen über UVP-pflichtige Vorhaben nicht angewendet werden (vgl. auch BVerwG, U. v. 22.11.2016 – 9 A 23/15, juris Rn. 11; 25/15, juris Rn. 11; U. v. 28.09.2016 – 7 C 1/15, juris Rn. 9).

Darüber hinaus besteht während des gesamten Verfahrens die Möglichkeit, die rechtzeitig mit Schriftsatz vom 31.03.2014 vorgebrachten Einwendungen mit zusätzlichem Vortrag zu vertiefen.

- c) Aus diesen Gründen sieht sich die Stadt Oldenburg nicht durch die Vorschrift des § 73 Abs. 4 VwVfG oder den Hinweis in der Bekanntmachung gehindert, Einwendungen zum Gesamtvorhaben vorzubringen.

II. Verfahrensfehler

1. Fehlende Auslegung entscheidungserheblicher Unterlagen

- a) Nach § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG hat die zuständige Behörde bei UVP-pflichtigen Vorhaben im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zumindest die entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen betreffend das Vorhaben auszulegen, die ihr zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegt haben.

Gegen diese Bestimmung wurde sowohl bei der ersten Auslegung der Planfeststellungsunterlagen in der Zeit vom 21.02.2014 bis zum 20.03.2014 als auch bei der jetzt stattfindenden erneuten Auslegung verstoßen.

- b) Bei der ersten Auslegung vom 21.02.2014 bis zum 20.03.2014 hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr nur die gem. § 6 UVPG vom Vorhabenträger selbst vorgelegten Unterlagen öffentlich ausgelegt. Weitere entscheidungserhebliche Unterlagen, die den zuständigen Behörden am 21.02.2014 betreffend das Planfeststellungsverfahren bereits vorlagen, wurden nicht öffentlich ausgelegt.

§ 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG setzt Art. 6 Abs. 3 b der Richtlinie 2011/92/EU (UVP-Richtlinie) um. Die Vorschrift dient der Herbeiführung einer effizienten Unterrichtung der betroffenen Öffentlichkeit. Sie soll sicherstellen, dass der Informationsstand der betroffenen Öffentlichkeit umfassend ist, die betroffene Öffentlichkeit soll keinen schlechteren Informationsstand haben als alle anderen am Verfahren Beteiligten, insbesondere die am Verfahren beteiligten Behörden (vgl. dazu

auch Wagner, in: Hoppe/Beckmann, UVPG, 4. Auflage 2012, § 9 UVPG Rn. 32).

Es ist davon auszugehen, dass den beteiligten Behörden - also sowohl der Anhörungsbehörde als auch der Planfeststellungsbehörde – zum Zeitpunkt Februar 2014 bereits zahlreiche entscheidungserhebliche Informationen vorlagen, die zusammen mit den von der Vorhabenträgerin vorgelegten Unterlagen nach § 6 UVPG hätten ausgelegt werden müssen (z. B. Bericht über den Termin nach § 5 UVPG zur Festlegung des Untersuchungsumfangs der UVS vom 08.12.2008, behördliche Stellungnahmen, Abstimmungsprotokolle zwischen der Vorhabenträgerin und dem EBA bezüglich Lärmschutz usw.). Diese entscheidungserheblichen Unterlagen waren nicht Gegenstand der öffentlichen Auslegung, bereits bei der ersten öffentlichen Auslegung wurde deshalb gegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG verstoßen.

- c) Erst recht liegt ein Verstoß gegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 UVPG bei der erneuten Auslegung der Unterlagen vor.

Bei der erneuten öffentlichen Auslegung wurde bereits gegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 1 UVPG verstoßen. Danach hat die zuständige Behörde zumindest die Unterlagen der Vorhabenträgerin nach § 6 UVPG öffentlich auszulegen. Hierzu gehören gem. § 6 Abs. 3 Satz 1 Nr. 5 UVPG auch eine Übersicht über die wichtigsten, vom Träger des Vorhabens geprüften anderweitigen Lösungsmöglichkeiten und die Angabe der wesentlichen Auswahlgründe im Hinblick auf die Umweltauswirkungen des Vorhabens. Darunter fällt auch ein Überblick über die untersuchten Trassenalternativen und die Angabe der für die Festlegung auf die Vorzugsvariante maßgeblichen Abwägungsgesichtspunkte (BVerwG, U. v. 21.01.2016 – 4 A 5/14 = BVerwGE 154, 73 Rn. 24).

Diesen Anforderungen genügen die ausgelegten Unterlagen nicht. Die Vorhabenträgerin hat – nicht zuletzt angestoßen durch die Einwen-

dungen der Stadt Oldenburg vom 31.03.2014 – ihre Trassenabwägung und die Begründung der von ihr gewählten Vorzugstrasse erheblich ergänzt. Sie hat zum einen in einer Synopse vom 10.09.2015 zu den Einwendungen der Stadt Oldenburg und zur Forderung nach einer Bahnumfahrung Stellung genommen. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin am 31.08.2015 eine „Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin für den Planfeststellungsabschnitt 1“ erstellt. Dieser Variantenvergleich wurde durch ein Gutachten der Technischen Universität Dresden vom 09.09.2015 mit dem Titel „Überprüfung der Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse Oldenburg in eisenbahntechnischer Hinsicht“ und eine „Betriebliche Untersuchung zur Umfahrung der Stadt Oldenburg für die Eisenbahnstrecke 1522 (Oldenburg-Wilhelmshaven)“ von Rail Management Consultants GmbH von Juni 2015 untermauert. Weiter vorgelegt wurde ein „Variantenvergleich der geplanten Ausbaustrecke mit einer östlichen Umfahrung aus Umweltsicht“ vom Büro Drecker von Juni 2015, eine „Stellungnahme AIT GmbH“ zum „Beratungspapier 03, IBK“ vom 31.08.2015 und ein Papier „Umgebungsschutz Denkmale“ vom 31.08.2015. Mit diesen Gutachten stellt die Vorhabenträgerin die maßgeblichen Abwägungsgesichtspunkte für die Festlegung der aus ihrer Sicht bestehenden Vorzugsvariante des Ausbaus der Bestandsstrecke dar. Sämtliche Unterlagen gehören zu den Unterlagen nach § 6 UVPG und wurden entgegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 1 UVPG nicht öffentlich ausgelegt.

Selbst wenn man dem nicht folgt, wurde jedenfalls gegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG verstoßen. Die genannten Berichte zur Variantenabwägung sind eindeutig entscheidungserheblich. Sie lagen der Anhörungsbehörde auch vor. Dies folgt schon daraus, dass die Erwidern der Vorhabenträgerin mit allen Anlagen bei der Anhörungsbehörde eingereicht wurde. Obwohl die Berichte entscheidungserheblich sind, weil sie offensichtlich dazu dienen sollen, die fundierten Einwendungen der Stadt Oldenburg mit der Forderung nach dem Bau einer Umfahrungstrasse zu widerlegen, wurden sie entgegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG nicht öffentlich ausgelegt.

Auch über die bereits genannten Berichte hinaus wurde gegen § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG verstoßen. Es ist davon auszugehen, dass der Anhörungsbehörde im Rahmen der ersten Auslegung vom 21.02.2014 bis zum 20.03.2014 zahlreiche umweltrelevante Stellungnahmen von Fachbehörden und von den Naturschutzverbänden zugegangen sind. Auch diese entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen hätten der betroffenen Öffentlichkeit im Rahmen der erneuten Auslegung zugänglich gemacht werden müssen.

- d) Dem kann nicht entgegengehalten werden, dass die genannten Berichte zum Beginn der ersten öffentlichen Auslegung am 21.02.2014 noch nicht vorlagen. Wenn die Behörde sich entschließt, eine erneute Auslegung durchzuführen, ist dies der maßgebliche Zeitpunkt für die Beurteilung der Anforderungen des § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG. Bei einer erneuten öffentlichen Auslegung beginnt das Beteiligungsverfahren mit der erneuten öffentlichen Auslegung und nicht mit der ersten öffentlichen Auslegung.

Dies folgt auch aus dem Wortlaut des Art. 6 Abs. 3 UVP-Richtlinie. Danach sollen die Mitgliedstaaten sicherstellen, dass der betroffenen Öffentlichkeit innerhalb eines angemessenen zeitlichen Rahmens die wichtigsten Berichte und Empfehlungen, „die der bzw. den zuständigen Behörden zu dem Zeitpunkt vorliegen, zu dem die betroffene Öffentlichkeit nach Abs. 2 dieses Artikels informiert wird“ zugänglich gemacht werden. Art. 6 Abs. 3 b UVP-Richtlinie stellt damit nur auf den Zeitpunkt ab, in dem die betroffene Öffentlichkeit nach Art. 6 Abs. 2 UVP-Richtlinie informiert wird. Wird die betroffene Öffentlichkeit in einem Beteiligungsverfahren erneut nach Maßgabe des Art. 6 Abs. 2 UVP-Richtlinie informiert, kommt es deshalb für das Vorliegen der Informationen auf die erneute Öffentlichkeitsbeteiligung an.

- e) Selbst wenn man auch dem nicht folgen wollte und die erneute Auslegung nur auf die Gesichtspunkte beschränken wollte, die im Muster

der Bekanntmachung genannt wurden, müssten zumindest die Berichte und Empfehlungen mit ausgelegt werden, die für die Themen der erneuten öffentlichen Auslegung entscheidungsrelevant sind. In soweit entscheidungsrelevant können mithin alle Berichte und Empfehlungen sein, die den zuständigen Behörden zum Zeitpunkt des Beginns der erneuten Auslegung am 02.03.2017 zu den Themen Schall, Erschütterungen und Umweltverträglichkeitsstudie/LBP vorlagen. Wegen dieser Belange wurde die erneute öffentliche Auslegung durchgeführt, sie ist deshalb nur dann vollständig und genügt den Vorgaben des Art. 6 Abs. 3 UVP-Richtlinie/§ 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG, wenn alle entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen mit ausgelegt werden, die diese Themen betreffen und den zuständigen Behörden im März 2017 vorliegen.

Selbst bei einer derart einschränkenden Auslegung des Anwendungsbereichs des § 9 Abs. 1 b Satz 1 Nr. 2 UVPG, die nach unserer Einschätzung eindeutig unionsrechtswidrig wäre, wäre ein Verstoß gegen diese Vorschrift gegeben. Auch hier ist davon auszugehen, dass den zuständigen Behörden weitere entscheidungserhebliche Empfehlungen und Berichte zu den genannten Themen vorliegen. Eine öffentliche Auslegung dieser Berichte erfolgte nicht.

- f) Jedenfalls hinsichtlich der fehlenden öffentlichen Auslegung der Stellungnahmen der Vorhabenträgerin zur Variantenuntersuchung liegt ein besonders schwerer Verfahrensfehler vor. Für die Stadt Oldenburg und ihre Bürgerinnen und Bürger ist im vorliegenden Planfeststellungsverfahren die Frage maßgeblich, ob eine Eisenbahnumfahrung gebaut werden kann. Die fehlende Auslegung der von der Vorhabenträgerin im Sommer 2015 vorgelegten Fachgutachten nimmt der betroffenen Öffentlichkeit die Möglichkeit der gesetzlich vorgegebenen Beteiligung am Entscheidungsprozess. Nach § 4 Abs. 1 Satz 1 Nr. 3 c UmwRG gehört dazu auch der Zugang zu Unterlagen, die zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen sind. Gegen diese Anforderungen

wurde verstoßen, weil die Begründung der Vorzugstrasse der Vorhabenträgerin nicht Gegenstand der Öffentlichkeitsbeteiligung geworden ist.

2. Umweltverträglichkeitsprüfung nicht abschnittsbezogen

- a) Die vorgelegte Umweltverträglichkeitsstudie „ABS Oldenburg-Wilhelmshaven, Ausbaustufe III, Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6“ von Lacon Landschaftsconsult vom 30.05.2013 verstößt gegen § 2 Abs. 1 Satz 1 i. V. m. §§ 11 und 12 UVPG. Dieser Verstoß infiziert auch die von der Planfeststellungsbehörde durchzuführende Umweltverträglichkeitsprüfung.
- b) Bei der Umweltverträglichkeitsstudie wurde verkannt, dass die Planung sechs Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts umfasst, für die auch sechs Umweltverträglichkeitsprüfungen hätten durchgeführt werden müssen.

Eine auf der Basis der eingeholten Umweltverträglichkeitsstudie durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung würde den an sie zu stellenden rechtlichen Anforderungen nicht gerecht, weil damit der Begriff des UVP-pflichtigen Vorhabens verfehlt und deshalb der Gegenstand dieser Prüfungen unzutreffend bestimmt wäre (vgl. dazu BVerwG, U. v. 11.08.2016 – 7 A 1.15, juris Rn. 31 ff.). Der Vorhabenbegriff des § 2 Abs. 2 UVPG knüpft mit Rücksicht auf die Funktion der Umweltverträglichkeitsprüfung, die fachplanerische Sachentscheidung durch Ermittlung, Beschreibung und Bewertung des Vorhabens vorzubereiten, an den fachplanerischen Vorhabenbegriff an; grundsätzlich ist ein Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts damit auch ein Vorhaben im Sinne des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung.

Vorliegend hat die Vorhabenträgerin das Ausbauvorhaben Oldenburg-Wilhelmshaven in sechs Planfeststellungsabschnitte aufgeteilt und

damit auch sechs Vorhaben im Sinne des Fachplanungsrechts gebildet (vgl. zur Abschnittsbildung BVerwG, U. v. 10.04.1997 – 4 C 4/96, juris Rn. 24 = BVerwGE 104, 236). Dementsprechend muss auch für jeden Ausbauabschnitt gesondert begründet werden, ob die mit ihm verbundene Planrechtfertigung die negativen Umweltauswirkungen des erforderlichen Ausbauabschnitts rechtfertigt. Erstellt man demgegenüber für ein Ausbauvorhaben mit mehreren selbständigen Planungsabschnitten eine Umweltverträglichkeitsprüfung, in der die kumulierten Vorteile gegen die kumulierten Nachteile gestellt werden, besteht die Gefahr, dass ein Ausbauabschnitt mit hoher Verkehrsbedeutung andere Ausbauabschnitte „mitzieht“, obwohl die Verkehrsbedeutung des anderen Ausbauabschnitts bei isolierter Betrachtung die Umweltauswirkungen der allein durch ihn verursachten Baumaßnahme nicht rechtfertigen würde.

- c) Hiernach bildet das insgesamt geplante Ausbauvorhaben Oldenburg-Wilhelmshaven entsprechend der von der Vorhabenträgerin vorgenommenen Aufteilung sechs selbständige Planungsabschnitte. Für jedes dieser sechs Vorhaben müsste dementsprechend eine eigene Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden und darin allein dessen Umweltauswirkungen ermittelt, zusammenfassend dargestellt und bewertet werden (§§ 5 ff., 11, 12 UVPG).

Diesen Anforderungen wird die durchgeführte Umweltverträglichkeitsstudie nicht gerecht. Sie wurde nach den Erläuterungen unter 1.1 der UVS (S. 14 f.) und nach Absprache mit dem EBA für die gesamte Ausbaustufe III. (Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6) erstellt und in 11 Plansätzen auf insgesamt 197 Blättern kartografisch dargestellt. Auch die Bestandsbewertung und die Auswirkungsprognose wurden für alle Planfeststellungsabschnitte 1 bis 6 zusammenfassend durchgeführt. Die jeweiligen Ergebnisse zu PFA 1 wurden im Textteil lediglich gesondert herausgehoben, aber nicht ohne Berücksichtigung der Auswirkungen anderer Planfeststellungsabschnitte bewertet. Die ausge-

legte Umweltverträglichkeitsstudie, die Bestandserfassung und Bestandsbewertung einheitlich für das Gesamtvorhaben durchführt, ist deshalb keine geeignete Grundlage für den PFA 1, weil sie diesen nicht isoliert betrachtet.

III. Unbewältigte Lärmsituation

1. Planfeststellungsunterlagen und Einwendungen der Stadt Oldenburg

- a) Die Stadt Oldenburg hat während der ersten Auslegung mit Schreiben vom 31.03.2014 umfangreiche Einwendungen zur unbewältigten Lärmsituation erhoben. Gerügt wurden insbesondere der fehlerhaft gewählte Prognosehorizont 2025, die mangelhaften Prognosegrundlagen, die nicht ausreichende Berücksichtigung der Betroffenheit von Außenwohnbereichen, Fehler der Immissionsberechnungen, die fehlende Berücksichtigung der Gesamtlärmsituation, die mangelhafte rechtliche Sicherung und der unlösbare Konflikt an der Pferdemarktbrücke.

Im Erörterungstermin am 03.12.2015 hat die Stadt Oldenburg vorgebracht, dass die schalltechnischen Berechnungen mit der Berücksichtigung von Abschirmungen durch Gebäude hinter der ersten Reihe andere Bedingungen zugrunde gelegt haben, als von der Schall 03 (1990) vorgegeben werden.

Als Folge der Rügen der Stadt Oldenburg wurden die schalltechnischen Untersuchungen zur Planfeststellung überarbeitet.

- b) Im Auftrag und in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg hat die Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG folgende im Zuge der zweiten Offenlage ausgelegten Unterlagen überprüft:
- Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung, Anlagen 15.1 bis 15.5

- Betroffenheitsanalyse Umfahrungsgleis Alexanderstraße, Prüfung auf Überschreitung der Zumutbarkeitsgrenze 70/60 dB(A), Anlage 15.6
- Schalltechnische Untersuchung Nachweisführung Außenwohnbereiche, Anlage 15.8
- Vergleichspegelliste Meistbegünstigung, Anlage 15.9
- Erläuterungsbericht vom 27.01.2017, Anlage 2 a

Als Anlage wird dazu folgende Unterlage vorgelegt und zum Gegenstand dieser Einwendungen gemacht:

- **Anlage 22:** Kohnen Berater und Ingenieure GmbH & Co. KG in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg, Schalltechnisches Beratungspapier 06 vom 16.03.2017 (13013_SCT_BEP06_170316)
- c) Weiter hat die Stadt Oldenburg vergleichende Berechnungen für die Lärmbetroffenheit mit den Programmen Soundplan 6.5 und IMMI 2015 für die Grundstücke Bahnweg 100 und Bürgerbuschweg 70 sowie den Bereich Pferdemarkt bis Falklandstraße erstellt. Außerdem werden in der Stellungnahme die Unterschiede der Version Soundplan 6.5 und 7.4 dokumentiert.

Insoweit wird folgende Unterlage vorgelegt und zum Gegenstand dieser Einwendungen gemacht:

- **Anlage 23:** Stadt Oldenburg, Stadtplanungsamt, Schalltechnischer Bericht vergleichende Berechnungen Soundplan 6.5 – IMMI 2015 vom 30.11.2015.

2. Meistbegünstigungsregelung

- a) Die Vorhabenträgerin hatte in der schalltechnischen Untersuchung von 2013 die tatsächlich vorhandene Bebauung mit ihren Wirkungen

aus Abschirmungen und Reflexionen berücksichtigt. Dabei wurde entgegen der Vorgaben der Berechnungsvorschrift Schall 03 (1990) auch die Abschirmung durch Gebäude hinter der ersten Reihe berücksichtigt.

Auf die entsprechende Kritik der Stadt Oldenburg hat die Vorhabenträgerin eine Neuberechnung auf der Basis der Schall 03 (1990) durchgeführt. Diese Neuberechnung kam zu dem Ergebnis, dass für ca. 820 Gebäude zusätzliche Anspruchsberechtigungen für passiven Schallschutz entstehen. Für ca. 280 Gebäude sind demgegenüber die Ansprüche entfallen. Im Sinne einer vorsorglichen Konfliktvermeidung soll aus Sicht der Vorhabenträgerin jedoch keine Reduzierung von Anspruchsberechtigungen aufgrund der Neuberechnung erfolgen. Die Vorhabenträgerin hat freiwillig die verbindliche Zusage getroffen, in den Fällen, in denen sich die Anspruchsberechtigungen auf passive Schallschutzmaßnahmen „dem Grunde nach“ zwischen dem Schallgutachten von 2013 und der Neuberechnung von 2016 unterscheiden, der jeweils weitergehende Anspruch erfüllt wird.

Die Stadt Oldenburg begrüßt die Einführung dieser Meistbegünstigungsregelung, die zu einer Verbesserung des Schallschutzes für die Oldenburger Bürger führt.

- b) Aus dem ausgelegten Erläuterungsbericht in Verbindung mit der Anlage 15.9 können die betroffenen Bürger aus Sicht der Stadt Oldenburg allerdings nicht ohne weiteres erkennen, auf welche Schallschutzmaßnahmen sie Anspruch haben. Dies gilt insbesondere vor dem Hintergrund, dass im Erläuterungsbericht neben den passiven Schallschutzmaßnahmen, die im Rahmen der Planfeststellung im PFA 1 geboten sind, auch der Interimsschallschutz (vgl. Ergänzungsplanfeststellungsbeschluss vom 31.10.2014 im PFA 2 und 3) und der vorgezogene passive Schallschutz nach Maßgabe des Bahnvergleichs vor dem Bundesverwaltungsgericht aus dem Jahr 2012 erwähnt wird.

Für den vorgezogenen passiven Schallschutz auf Basis des Bahnvergleichs gilt ebenfalls die Meistbegünstigungsregelung. Die Betroffenen haben auch hier den jeweils weitergehenden Anspruch auf Basis der Berechnungen aus dem Jahr 2013 bzw. aus dem Jahr 2016. Dies sollte nochmals klargestellt werden.

Im Übrigen verweisen wir auf die Anmerkungen im schalltechnischen Beratungspapier 06 (Anlage 22, S. 6 f.).

3. Pferdemarktbrücke

- a) Die Vorhabenträgerin legt im Erläuterungsbericht (Anlage 2 a) erneut dar, dass Lärmschutzwände an der Pferdemarktbrücke unverhältnismäßig seien. Sie verweist darauf, dass an der Pferdemarktbrücke auf ganzer Länge 0,7 m hohe Brückenkappen vorhanden seien, die die Schallpegel in der Realität um bis zu 5 dB(A) vermindern sollen. Zur Verringerung der Emissionen auf der Pferdemarktbrücke werden nun ergänzend Schienenstegdämpfer in Verbindung mit Unterschottermatten oder besohnten Schwellen vorgesehen.
- b) Aus Sicht der Stadt Oldenburg sind diese angegebenen Schallschutzmaßnahmen nicht ausreichend. Die Berücksichtigung einer Pegelmin-derung von 5 dB(A) wegen der schallharten Brückenkappen ist nach der Schall 03 (1990) nicht zulässig. Außerdem steht zu erwarten, dass durch Mehrfachreflexionen am Brückenkörper und an den Waggons wegen der Brückenkappen eine undefinierte Schallausbreitung erfolgt, die partiell sogar höhere Belastungen verursacht als die freie Schallausbreitung.

An den Brückenbauwerken **muss die bestmögliche Schallisolierung vorgesehen** werden, um Gebäude und den Betrieb des Wochenmarkts zu schützen. Neben den Schienenstegdämpfern und Schienenstegabschirmungen muss auch das „besonders überwachte Gleis“ näher geprüft werden. Außerdem fordert die Stadt Oldenburg die Prüfung, ob niedrige Schallschutzwände in unmittelbarer Nähe der

Schienen möglich sind. Diese Maßnahmen sind mit vertretbarem bautechnischen Aufwand zu realisieren.

- c) Schließlich ist weiter zu prüfen, ob für die Pferdemarktbrücke **dauerhafte Betriebsregelungen** möglich sind. Nachdem die Regelanahme des Gesetzes, dass sich ein angemessener Schutz vor Schienenverkehrslärm mit dem Instrumentarium der §§ 41 ff. BImSchG sicherstellen lässt, an der Pferdemarktbrücke nicht zutrifft, ist die Vorhabenträgerin und in Folge die Planfeststellungsbehörde verpflichtet, dauerhafte Betriebsregelungen in Erwägung zu ziehen (vgl. dazu BVerwG, U. v. 17.11.2016 – 3 C 5.15, juris Rn. 16 ff.). Neben Geschwindigkeitsbegrenzungen sind hier in besonderem Maße Nachtfahrverbote zu erwägen, deren Festlegung im Planfeststellungsbeschluss die Stadt Oldenburg hiermit einfordert.

4. Umfahrungsgleis Alexanderstraße

- a) Hierzu verweist die Vorhabenträgerin auf die „Betroffenheitsanalyse Umfahrungsgleis Alexanderstraße – Prüfung auf Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle 70/60 dB(A)“, für die eine Neuberechnung der Immissionen nach Schall 03 (1990) durchgeführt wurde. Nach dieser Analyse soll zur Verbesserung der bauzeitlichen Immissionssituation westlich der Bahntrasse an ca. 35 Gebäuden mit einer Überschreitung des Schwellenwerts von 60 dB(A) im Nachtzeitraum passiver Schallschutz gewährt werden.
- b) Die vorgesehenen passiven Schallschutzmaßnahmen sind nicht ausreichend. Auch östlich des Umfahrungsgleises wird an bahnnahe Wohngebäuden der nächtliche Beurteilungspegel von 60 dB(A) überschritten. Die Behauptung in der Betroffenheitsanalyse (S. 3, Abs. 4), dass nur auf der bahnlinken Westseite der Trasse durch die Gleisverlegung eine Verschlechterung der akustischen Situation möglich sei, ist nicht zutreffend. In der Untersuchung zum Umfahrungsgleis wurden in der Nachtzeit statt 24 Güterzügen lediglich 20 Güterzüge berücksichtigt. Bei der zutreffenden Berücksichtigung der plangegebenen

Vorbelastung nach Maßgabe der Berechnungen im interimistischen Schallschutz ist aber mit einer plangegebenen Vorbelastung mit 24 Güterzügen während der Nacht zu rechnen. Die korrekten Beurteilungspegel in der Nacht liegen damit um 0,8 dB(A) höher als diejenigen, die in der schalltechnischen Untersuchung zum Umfahrgleis vom 28.06.2016 (Anlage 15.6) verwendet wurden. Aufgrund der höheren nächtlichen Beurteilungspegel kann an weiteren Gebäuden bzw. mehreren Gebäudefassaden erstmalig oder weitergehender Anspruch auf passiven Schallschutz entstehen (vgl. dazu ausführlich Schalltechnisches Beratungspapier 06, Anlage 22, S. 8, 13 ff.).

5. Berechnungsprogramm SoundPlan Version 6.5 und 7.4

- a) Die Stadt Oldenburg hat im Planfeststellungsverfahren schon frühzeitig vorgebracht, dass bei Verwendung der unterschiedlichen Programmversionen SoundPlan 6.5 und 7.4 auch unterschiedliche Berechnungsergebnisse entstehen. Das von der Vorhabenträgerin beauftragte Büro A.I.T. GmbH hat daraufhin Listen mit Vergleichsberechnungen der SoundPlan-Versionen 6.5 und 7.4 zur Verfügung gestellt. Für einen Teil der betroffenen Wohngebäude in Oldenburg wurden danach die Beurteilungspegel mit den beiden Versionen 6.5 und 7.4 berechnet. Die Listen beinhalten außerdem die aufgetretene Differenz der beiden Programmversionen.
- b) Die Stadt Oldenburg hat diese Listen im Schalltechnischen Bericht vom 30.11.2015 (Anlage 23) ausgewertet.

Danach ergeben sich bei den Vergleichsberechnungen erhebliche Differenzen in den mit beiden Versionen erzielten Ergebnissen. Die Vergleichsberechnung SoundPlan Version 6.5 und 7.4 ohne Lärmschutzwand (Anhang 1 zum Schalltechnischen Bericht vom 30.11.2015) ergibt Differenzen von -2,1 dB(A) (Ziegelhofstraße 73) bis +2,3 dB(A) (Falklandstraße 12). Eine negative Differenz bedeutet, dass die

SoundPlan-Version 6.5 höhere Beurteilungspegel berechnet. Entsprechend sind bei positiven Differenzen die mit SoundPlan 7.4 berechneten Pegel höher.

Die Abweichungen zwischen beiden Versionen sind beträchtlich und können bis zu 3 dB(A) betragen. Ob auch noch höhere Abweichungen möglich sind, kann den von der A.I.T. GmbH übersandten Dokumenten nicht entnommen werden. Angegeben ist eine durchschnittliche Pegeländerung von 0,3 dB(A). Daraus lässt sich ableiten, dass die mit der Version 7.4 berechneten Beurteilungspegel im Mittel um 0,3 dB(A) höher liegen. Eine Varianz, die ein Maß für die Streuweite darstellen würde, wird nicht angegeben.

Bei den Vergleichsberechnungen SoundPlan Version 6.5 und 7.4 mit Lärmschutzwand (Anhang 2 zum Schalltechnischen Bericht vom 30.11.2015) fällt auf, dass die Version 7.4 bis auf einen Wert nur positive Differenzen ermittelt, also höhere Beurteilungspegel aufweist. Dieser Sachverhalt lässt auf eine systematische Veränderung bei der Version 7.4 schließen. Im Mittel wird eine durchschnittliche Pegelerhöhung von 0,7 dB(A) angegeben. Die Höchstpegeldifferenzen sind für die Gebäude Auguststraße 67 mit 1,9 dB(A) und Skagerrakstraße 5 sowie Falklandstraße 12 mit 1,8 dB(A) angegeben. Somit können sich auch bei Immissionsberechnungen mit einer Lärmschutzwand mit der SoundPlan-Version 7.4 beträchtlich höhere Belastungen ergeben.

- c) Die Stadt Oldenburg hat diese Kritik auch im Erörterungstermin vom 03.12.2015 vorgebracht. Das schalltechnische Gutachten der erneut ausgelegten Unterlagen (Anlage 15.1 bis 15.5) nimmt zu dieser Kritik nicht Stellung. Nach wie vor besteht die Problematik, dass die Berechnungsergebnisse auf Basis der Berechnungen mit SoundPlan-Version 7.4 zum Teil zu deutlich höheren Ergebnissen führen als die Berechnungen auf Basis der nach wie vor von der A.I.T. GmbH ausschließlich verwendeten Version 6.5. Demnach ist bei Berechnungen nach der

neueren SoundPlan-Version 7.4 davon auszugehen, dass bei zahlreichen Gebäuden erstmalig oder weitergehend ein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach gegeben ist.

Um dies zu berücksichtigen, fordert die Stadt Oldenburg **eine weitere Meistbegünstigungsregelung**. Hierzu ist auf Basis des Rechenmodells der Berechnungen 2016 ohne Gebäude eine weitere Berechnung mit der SoundPlan-Version 7.4 durchzuführen. Für die unterschiedlichen Gebäude ist jeweils der höchste Beurteilungspegel aus der Berechnung 2013, der Berechnung 2016 SoundPlan-Version 6.5 und der Neuberechnung 2017 SoundPlan-Version 7.4 zur Bestimmung des Anspruchs auf Schallschutz dem Grunde nach und der Dimensionierung des passiven Schallschutzes zugrunde zu legen.

6. Vergleichende Berechnungen SoundPlan 6.5 – IMMI 2015

- a) Das im Planfeststellungsverfahren von der AIT GmbH mit dem Programm SoundPlan 6.5 erstellte und im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung vorgelegte Lärmgutachten wurde mit den Einwendungen der Stadt Oldenburg in einigen Punkten kritisiert. Für die Immissionsorte an den Gebäuden Bahnweg 100 und Bürgerbuschweg 17 sowie im Bereich des Pferdemarkts sind von der Stadt Oldenburg mit dem Softwareprogramm IMMI Vergleichsberechnungen durchgeführt worden. Die mit dem Programm IMMI berechneten Immissionsbelastungen lagen an einigen Immissionsorten erheblich über den mit SoundPlan 6.5 ermittelten Pegelwerten.
- b) Im Rahmen der ersten öffentlichen Auslegung zugänglichen Unterlagen der A.I.T. GmbH ließen sich seinerzeit nur wenige Eingangsparameter konkret bestimmen. Die Stadt Oldenburg hat deshalb ihre Berechnungen mit eigenen und zum Teil abweichenden Eingangsparametern durchgeführt. Nach der ersten öffentlichen Auslegung hat die A.I.T. GmbH die konkreten Eingangsparameter für die Bereiche Bahnweg/Bürgerbuschweg und Pferdemarkt bis zur Falklandstraße/Tangastraße bereitgestellt. Die Stadt Oldenburg war deshalb in der Lage, die

Programme IMMI und SoundPlan mit den gleichen Eingangsparametern zu vergleichen. Die Ergebnisse dieser Berechnungen sind im schalltechnischen Bericht vom 30.11.2015 (Anlage 23) dargestellt. Danach ergeben sich zum Teil erhebliche Differenzen bei den ermittelten Immissionsbelastungen. Für die Einzelheiten wird auf die Anlage 23 verwiesen.

7. Schalltechnische Untersuchung zur Planfeststellung

- a) Im Schalltechnischen Beratungspapier 6 von Kohnen Berater & Ingenieure GmbH & Co. KG in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg werden mehrere Kritikpunkte zur schalltechnischen Untersuchung zur Planfeststellung (Anlagen 15.1 bis 15.5) aufgezeigt (vgl. Anlage 22, S. 8 bis 13). Auf diese Anmerkungen wird verwiesen.
- b) Die Darstellung der Gebäude in der schalltechnischen Untersuchung zur Planfeststellung beruht nach wie vor auf der Aufnahme des Gebäudebestands, die im Zusammenhang mit der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung aus dem Jahr 2013 gemacht wurde. Seit 2013 hat sich der Gebäudebestand durch Neubauten oder Anbauten erheblich verändert. Die Stadt Oldenburg verlangt eine Aktualisierung der Bestandsaufnahme der betroffenen Gebäude.

8. Gesamtverkehrslärm

- a) Die Stadt Oldenburg hatte in ihrer Einwendung vom 31.03.2014 (S. 83 f.) bereits gerügt, dass die schalltechnischen Untersuchungen keine ausreichende Bewertung von Schallschutzansprüchen aus grundrechtlichen Schutzpflichten enthalten. Insbesondere fehlt eine Bewertung der Gesamtlärmsituation unter Berücksichtigung aller Verkehrslärmquellen im Einwirkungsbereich (z. B. Straßenverkehrswege). Eine solche Berücksichtigung der Gesamtlärmsituation ist wegen der grundrechtlich vorgegebenen Grenze einer Gesamtbelastung mit Lärm von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts geboten (BVerwGE 134, 45, 69 Rn. 96).

Bei einer solchen Untersuchung sind diejenigen schutzbedürftigen Gebäude von besonderer Bedeutung, bei denen kein Anspruch auf Schallschutz dem Grunde nach allein aufgrund des Schienenverkehrslärms besteht.

Weiterhin ist der Beurteilungspegel des Gesamtverkehrslärms für die Dimensionierung des passiven Schallschutzes von Bedeutung. Bei der Dimensionierung der baulichen Schallschutzmaßnahmen ist neben dem Schienenverkehrslärm auch der an den Fassaden mit Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach einwirkende Straßenverkehrslärm zu berücksichtigen.

Die nunmehr offengelegten Unterlagen enthalten nach wie vor keine Untersuchung zum Gesamtverkehrslärm.

- b) Ergeht der Planfeststellungsbeschluss auf der Grundlage der ausgelegten Unterlagen ohne Berücksichtigung der Gesamtverkehrslärmsituation, wäre dieser Beschluss offenkundig fehlerhaft. Der Fehler würde sich auch auf das Ergebnis auswirken, weil es Gebäude in Oldenburg gibt, die unter Berücksichtigung der Gesamtverkehrslärmsituation Anspruch auf zusätzlichen passiven Schallschutz hätten.

Zunächst ist festzuhalten, dass die Vorhabenträgerin ihre Zusage, die im Erörterungstermin am 03.12.2015 (vgl. Protokoll, S. 71) gemacht wurde, nicht erfüllt hat. Dort wurde zugesagt, die Gesamtlärbetrachtungen auf alle Bahnübergänge im Planfeststellungsabschnitt zu erstrecken. Die zugesagte Gesamtlärbetrachtung steht nach wie vor aus.

Die Stadt Oldenburg hat exemplarisch für Gebäude im Bereich der Pferdemarktbrücke eine Gesamtlärm-Untersuchung durchgeführt. Grundlage der Ermittlung des Gesamtverkehrslärms sind die Berechnungsergebnisse 2016 zum Schienenverkehrslärm gemäß der Vergleichspegelliste Meistbegünstigung (Anlage 15.9). Weitere Grundlage sind die von der Stadt Oldenburg durchgeführten Berechnungen

für den Straßenverkehrslärm gemäß der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen – Ausgabe 1990 (RLS-90) unter Berücksichtigung der abschirmenden und reflektierenden Wirkung der Gebäude. Die Eingangsdaten zu den Berechnungen der Stadt Oldenburg sind in der Anlage 3 zum Schalltechnischen Beratungspapier 6 (Anlage 22) enthalten.

Untersucht wurden die Gebäude Peterstraße 23 und 27, Lange Straße 1, Staugraben 10 sowie Staulinie 15. Die Ergebnisse der Gesamtlärbetrachtung sind detailliert im Schalltechnischen Beratungspapier 6 (Anlage 22, S. 15 bis 20) dargestellt.

Die zwei wesentlichen Ergebnisse der von der Stadt Oldenburg durchgeführten Gesamtlärbetrachtung sind:

- Verursacht durch den Schienenverkehrslärm kann an lärmexponierten Gebäuden die durch den Schienenverkehrslärm bestehende Vorbelastung soweit erhöht werden, dass nachts eine Lärmbelastung von 60 dB(A) oder mehr ausgelöst wird. Beispiele für eine solche Lärmerhöhung über die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle hinaus sind die Gebäude Peterstraße 23 und 27, Staugraben 10 und Staulinie 15.
- In der Summenbetrachtung von Schienen- und Straßenverkehrslärm kann es zum Teil zu erheblich höheren Anforderungen an die erforderlichen passiven Schallschutzmaßnahmen kommen, als diese alleine aufgrund des Schienenverkehrslärms erforderlich wären. Ein Beispiel für eine solche Erhöhung der Anforderungen des passiven Schallschutzes ist das Gebäude Lange Straße 1.

9. Spitzenpegel

- a) Die Stadt Oldenburg hat in ihrer Einwendung vom 31.03.2014 (S. 84 f.) bereits ausführlich die fehlende Berücksichtigung von Spitzenpegeln in der schalltechnischen Untersuchung gerügt. Zwar sieht die 16.

BlmSchV keine Berücksichtigung von Spitzenpegeln vor, ein entsprechender Schutzanspruch kann aber aus den Grundrechten folgen, wenn die Lärmbelastung zu Gesundheitsbeeinträchtigungen führen kann. In den Schlafräumen liegt die Grenze bei Spitzenpegeln von 40 dB(A) am Ohr der Schlafenden (BVerwG, NVwZ 1998, 847; Storost, in: Ule/Laubinger, BImSchG, Stand: Dezember 2016, § 41 C 24).

- b) Belastbare Berechnungen zur Zumutbarkeit von Spitzenpegeln enthält die schalltechnische Untersuchung nach wie vor nicht. Obwohl die Stadt Oldenburg bereits im Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 durch eine Stellungnahme von Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG nachgewiesen hat, dass in den trassennahen Wohngebäuden innen Spitzenpegel bis zu 62 dB(A) auftreten. Die sogenannte „Aufwachschwelle“ von 40 dB(A) wird deutlich überschritten. Wenn die Prognosen der Vorhabenträgerin eintreten und nachts 31 Güterzüge verkehren, bedeutet dies, dass die schlafenden Personen in den trassennahen Gebäuden nachts auch 31 Mal aufgeweckt werden. Unter diesen Umständen sind gesunde Wohnverhältnisse nicht mehr gewährleistet. Die Gebäude werden für Wohnzwecke unbrauchbar, die Eigentümer sind enteignend betroffen, die Planungshoheit der Stadt, die Wohnnutzungen ermöglicht, wird konterkariert.

10. Neuberechnung der Immissionsbelastungen nach aktuellem Recht

- a) Die Stadt Oldenburg hat in ihrem Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 gefordert, eine Neuberechnung der Schallimmissionen auf der Basis der im Jahr 2014 novellierten 16. BImSchV und der aktuell maßgeblichen Version der Schall 03 (Anlage 2 zu § 4 16. BImSchV) ohne Berücksichtigung des „Schienenbonus“ durchzuführen. Diese Vorschriften bestimmen den derzeit geltenden Stand der Technik. Die Vorhabenträgerin hatte auch grundsätzlich erkannt, dass die Schall 03 aus dem Jahr 1990 den aktuellen Stand der Technik nicht mehr widerspiegelt. Sie hat deshalb zur Ermittlung der Immissionen ein auf-

wendiges Geländemodell und das computergestützte Rechenprogramm Soundplan verwendet. Bedauerlicherweise hat die Vorhabenträgerin dann nicht den konsequenten Schritt gemacht, den ebenfalls veralteten und nicht mehr dem Stand der Technik entsprechenden Schienenbonus bei den Berechnungen unberücksichtigt zu lassen. Dies wäre die rechtmäßige Konsequenz gewesen, wenn die Vorhabenträgerin zu dem Ergebnis gelangt, dass die alte Schall 03 aus dem Jahr 1990 nicht mehr dem Stand der Technik entspricht (vgl. dazu bereits Einwendungen der Stadt Oldenburg vom 31.03.2014, S. 72). Stattdessen beruft sich die Vorhabenträgerin auf die Übergangsregelung des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG und wendet noch das alte Recht an, obwohl damit das Ziel des Gesetzgebers, den nicht mehr gerechtfertigten Schienenbonus abzuschaffen, unterlaufen wird.

- b) Die Stadt Oldenburg fordert eine zusätzliche Berechnung der Immissionsbelastungen nach dem Stand der Technik ohne die Berücksichtigung des Schienenbonus.
- c) Hinzu kommt, dass die Gewährung passiven Schallschutzes nach dem aktuellen Stand der Technik derzeit rechtlich nicht gesichert ist. § 3 Abs. 2 Satz 1 der 24. BImSchV nimmt durch eine statische Verweisung noch das Beiblatt 1 zur DIN 4109, Ausgabe November 1989, in Bezug. Diese Vorschrift wurde im Juli 2016 durch eine neue Fassung ersetzt. Da aber die statische Verweisung des § 3 Abs. 2 Satz 1 24. BImSchV fortgilt, wird der Schallschutz nicht nach dem aktuellen Stand der Technik gewährt.

11. Baulärm

- a) Die Stadt Oldenburg hat im Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 kritisiert, dass sich den Planfeststellungsunterlagen kein schlüssiges Konzept zur Lärmbekämpfung während der Bauzeit entnehmen lässt. Vielmehr wird lapidar behauptet, die Lärmimmissionen mit drastischen Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm seien zumutbar (vgl. dazu bereits Schriftsatz Stadt Oldenburg, S. 113 f.).

- b) Auch in den neu ausgelegten Unterlagen fehlt jegliche genauere Konkretisierung der zu erwartenden Immissionsbelastungen während der Bauzeit. Auf die bereits im Jahr 2014 von der Stadt Oldenburg kritisierten Gesichtspunkte wird nicht eingegangen. Die vorgebrachten Einwendungen werden deshalb aufrechterhalten, ein schlüssiges Lärmschutzkonzept für die Bauzeit fehlt nach wie vor.

IV. Umweltverträglichkeit

1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und erweiterte faunistische Kartierung

- a) Die Stadt Oldenburg hat in ihren Einwendungen zu der Umweltverträglichkeitsstudie und dem landschaftspflegerischen Begleitplan sowie zum artenschutzrechtlichen Fachbeitrag unter anderem eine nicht ausreichende Erfassung der Fauna (insbesondere Amphibien) beanstandet.
- b) Die Vorhabenträgerin hat im Jahr 2016 ergänzende Untersuchungen durchgeführt. In den neu oder ergänzend in das Planfeststellungsverfahren eingeführten Unterlagen werden die Ergebnisse der neuen Erfassung der Fauna (Amphibien, Reptilien, Fledermäuse) im Jahr 2016 vorgestellt (Anlage 12.1 a).

Darüber hinaus werden die auf dieser Grundlage neuen oder geänderten landschaftspflegerischen Maßnahmen erläutert (Anlage 12.4 a).

Der 2016 neu erfasste Bestand der Artengruppen Amphibien, Reptilien und Fledermäuse sowie die damit im Zusammenhang stehenden landschaftspflegerischen Maßnahmen sind in der Anlage 12.3.3 dargestellt.

Neu bzw. anders geplant werden mehrere Maßnahmen im LBP. Insbesondere wird ein artgerechter Durchlass für Amphibien zwischen

dem „Gutspark Dietrichsfeld“ und dem Bürgerbusch angelegt. Es erfolgt ein bauzeitlicher Amphibien- und Reptilienschutz. Die Anzahl der vorgesehenen Fledermauskästen wird erhöht. Die geplanten Bahnseitengräben werden als Lebensraum für Amphibien aufgeweitet. Außerdem wird im Bereich einer städtischen Grünfläche zwischen Wulfswall und Neusüdender Weg ein Kleingewässer angelegt.

2. Stellungnahme der Stadt Oldenburg

- a) Die Stadt Oldenburg und die Bürogemeinschaft für Landschaftsökologie haben die neu ausgelegten Unterlagen überprüft.
- b) Grundsätzlich verbleibt es danach bei der naturschutzfachlichen Beurteilung, die am 19.02.2014 als Anlage 16 zum Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 vorgelegt wurde.

Die neu geplante Amphibienquerungshilfe zwischen Gutspark Dietrichsfeld und dem großen Bürgerbusch wird aus naturschutzfachlicher Sicht begrüßt. Der für die Querungshilfe erforderliche Durchlass ist mit geeigneten Gittern zu versehen.

Es muss weiter im Detail und nachvollziehbar dargelegt werden, welche baubegleitenden Maßnahmen erfolgen, die sicherstellen sollen, dass die artenschutzrechtlichen Bestimmungen des Bundesnaturschutzgesetzes eingehalten werden können. Insoweit sind die vorgelegten Unterlagen im Ergebnis immer noch mangelhaft, weil damit nicht sicher nachgewiesen wird, dass artenschutzrechtliche Verbotsstatbestände nicht verletzt werden.

- c) Die neu ausgelegten Unterlagen zeigen auch deutlich, dass sich der Gutspark Dietrichsfeld – wie von der Stadt Oldenburg bereits vorgebracht – nicht als Baustelleneinrichtungsfläche eignet.
- d) Die vorgesehene Aufweitung der Bahnseitengräben wird aus naturschutzfachlicher Sicht begrüßt. Um diese Gewässer tatsächlich zu tauglichen Amphibienhabitaten entwickeln zu können, sind geeignete,

dauerhafte Pflege- und Unterhaltsmaßnahmen erforderlich, die der Vorhabenträgerin durch Auflagen aufzugeben sind.

- e) In Höhe des Grundstücks Friedhofsweg 62 befindet sich ein bedeutendes Laichgewässer, in dessen Nahbereich u. a. zwei Fadenmolche nachgewiesen wurden. Negative Auswirkungen durch den Baubetrieb auf das Laichgewässer sowie auf den angrenzenden, das Gewässer umschließenden Gehölzbestand, müssen durch detaillierte, geeignete Maßnahmen verhindert werden. Die Lebensräume sowie die dort lebenden Amphibien müssen unangetastet bleiben. Eine Verletzung der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG muss durch geeignete Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden.
- f) Die Stadt Oldenburg fordert, bei der Ausführung der Maßnahmen im Detail (z. B. Anlage der Aufweitungen der Bahnseitengräben, Anlage der Querungshilfe für Amphibien, Standort und Art der Aufhängung der Fledermauskästen, Hälterung der Reptilien) eine kompetente ökologische Baubegleitung einzubinden. Auch dies ist der Vorhabenträgerin durch Auflagen aufzugeben.

V. Erschütterungen

1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und neu erstelltes Erschütterungsgutachten

- a) In ihren Einwendungen vom 31.03.2014 hat die Stadt Oldenburg unter Vorlage von zwei Stellungnahmen der Wölfel Beratende Ingenieure GmbH & Co. KG kritisiert, dass die Planfeststellungsunterlagen im Hinblick auf die Beeinträchtigungen der städtischen Wohngebiete durch Erschütterungen und sekundären Luftschall unzureichend sind.
- b) Als Reaktion auf diese Kritik hat die Vorhabenträgerin ein Erschütterungsgutachten erstellen lassen, das als neue Anlage 18 Gegenstand der öffentlichen Auslegung ist. Das Gutachten kommt zu dem Ergeb-

nis, dass erhebliche Maßnahmen zum Schutz vor Erschütterungen erforderlich sind. In 24 von 77 Gebäuden, die messtechnisch untersucht wurden, ist eine wesentliche Erhöhung der Erschütterungsimmissionen zu erwarten. Die Eigentümer haben einen Anspruch auf Erschütterungsschutz. Weiter ist die Erschütterungs-Schutzmaßnahme „Schwellenbesohlung beider Gleise“ erforderlich, um eine ausreichende Minderung vor Erschütterungen zu erzielen. Diese Maßnahme soll an mehr als 8 km Gleisstrecke in Oldenburg realisiert werden. Über die Empfehlungen des Gutachtens hinaus beabsichtigt die Vorhabenträgerin auch im Bereich der Pferdemarktbrücke auf ca. 305 m einen Erschütterungsschutz durch Unterschottermatten oder besohlte Schwellen.

2. **Vorgesehene Erschütterungsschutzmaßnahmen noch nicht ausreichend**

- a) Die Stadt Oldenburg begrüßt, dass die Vorhabenträgerin ein Erschütterungsgutachten eingeholt hat. Die nunmehr vorgesehenen Schutzmaßnahmen bestätigen die Auffassung der Stadt Oldenburg, dass die Umsetzung der planfestgestellten Maßnahmen ohne Erschütterungsschutz nicht zumutbar ist.
- b) Die Stadt Oldenburg hat das vorgelegte Erschütterungsgutachten durch die Wölfel Engineering GmbH & Co. KG überprüfen lassen und macht die Stellungnahme zum Gegenstand ihrer Einwendungen:
 - **Anlage 24:** Wölfel Engineering GmbH & Co. KG, Stellungnahme zu dem Erschütterungsgutachten der Baudynamik Heiland & Mistler GmbH vom 08.04.2016.
- c) Im Ergebnis zutreffend äußert die Wölfel Engineering GmbH & Co. KG Zweifel daran, ob die Grundsätze des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.12.2010 (7 A 14/09) auf den Ausbau der Schienestrecke in Oldenburg übertragbar sind. Im vorliegenden Fall ist zu berücksichtigen, dass die sogenannte „plangegebene Vorbelastung“, die

von den Gutachtern der Vorhabenträgerin mit insgesamt 50 Güterzügen (26 Güterzüge tags, 24 Güterzüge in der Nacht) berücksichtigt wird, nicht in vollem Umfang schutzmindernd herangezogen werden kann. Das aktuelle Zugprogramm umfasst nur fünf Güterzüge. Darüber hinaus liegen die aktuellen Güterzuggeschwindigkeiten mit ca. 64 bis 74 km pro Stunde deutlich niedriger als bei der plangegebenen Vorbelastung mit 100 km pro Stunde. Diese Geschwindigkeit wird in der Realität nicht gefahren, deshalb bestehen auch durchgreifende Zweifel, ob sie auf der Bestandsstrecke überhaupt fahrbar ist. Nach den Feststellungen der Wölfel Engineering GmbH & Co. KG würde allein diese Geschwindigkeitskorrektur zu einer Erhöhung der Erschütterungen um bis zu 56 % führen.

Wie die Stadt Oldenburg in ihrem Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 bereits dargelegt hat (vgl. dort S. 95, insbesondere S. 97 f.) erfüllen die Baumaßnahmen im PFA 1 alle Anforderungen an eine wesentliche Änderung der Schienenstrecke durch einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 41 Abs. 1 BImSchG. Es wird in die Substanz des vorhandenen Verkehrswegs eingegriffen und dabei das Ziel verfolgt, die vorausgesetzte oder planerisch gewollte Leistungsfähigkeit des Verkehrswegs zu erhöhen. In einer solchen Situation kann die plangegebene Vorbelastung nicht schutzmindernd berücksichtigt werden, zumal diese plangegebene Vorbelastung sich drastisch vom aktuellen Zugprogramm unterscheidet und auch zweifelhaft ist, ob die angegebene Höchstgeschwindigkeit mit 100 km/h überhaupt fahrbar ist. Folglich ist die Grenze der Zumutbarkeit im Einzelfall zu bestimmen. Dies sieht auch die DIN 4150-2 im Abschnitt 6.5.3.4 c so vor. Im Erschütterungsgutachten der Vorhabenträgerin wird die Bestimmung der Zumutbarkeitsschwelle im Einzelfall nur unzureichend vorgenommen. Weder die historische Entwicklung der Belastungssituation noch die Höhe und Häufigkeit der Anhaltswertüberschreitungen finden Eingang in das Beurteilungskonzept.

Würde man zutreffend nicht die plangegebene Vorbelastung, sondern die aktuelle Verkehrssituation als Grundlage für die Beurteilung heranziehen, entstünden an sehr vielen Gebäuden wesentliche Erhöhungen der Erschütterungsimmissionen, die umfangreiche Erschütterungsminderungsmaßnahmen oder die von der Stadt Oldenburg geforderte Umfahrungstrasse nach sich ziehen würden.

- d) Die Wölfel Engineering GmbH & Co. KG kritisiert weiter zurecht, dass die Vorhabenträgerin als Erschütterungsminderungsmaßnahme lediglich die Variante „Schwellenbesohlung“ näher betrachtet und im Ergebnis umsetzen will. Damit können selbst die im Gutachten dargestellten Beurteilungsanforderungen an einigen Gebäuden lediglich knapp eingehalten werden. Es ergeben sich auch dann noch 63 Messpunkte, an denen die Anforderungen bezüglich der Einhaltung des A-Wertes der DIN 4150-2 nicht erfüllt werden.

Hinzu kommt, dass die „Schwellenbesohlung“ durch sogenannte „Elastomaterialien“ unterhalb der Betonschwellen keine dauerhafte und nachhaltige Erschütterungsmaßnahme ist. Nach dem Erschütterungsgutachten ist bei dieser Lösung auf die richtige Auswahl der elastischen Schicht zu achten und dabei im Einzelfall zu prüfen, ob die erwartete körperschalldämmende Wirkung erreicht werden kann. Die Wirksamkeit der Maßnahme ist demnach nicht generell sichergestellt, offenbar waren für die Auswahl dieser Maßnahme vorrangig Kostengesichtspunkte maßgebend.

Aus Sicht der Stadt Oldenburg besser geeignet ist die Anlegung eines „Schottertroges mit Unterschottermatte“, der eine bessere Lastenverteilung des Betonkörpers aufgrund seiner Biegesteifigkeit bewirkt. Die dafür entstehenden Mehrkosten sind angesichts einer Lebensdauer der Schwellenbesohlung von nur maximal fünf Jahren gerechtfertigt. Dies gilt erst recht vor dem Hintergrund, dass die Wirksamkeit der Schwellenbesohlung als Schutzmaßnahme im Einzelfall erst nach Fertigstellung der Baumaßnahme festgestellt werden kann.

- e) Ebenso wird im Gutachten der Vorhabenträgerin nicht auf die übliche Mess- und Prognoseunsicherheit eingegangen. Allein bei der Bestimmung KB_F -bewerteter Größen treten erfahrungsgemäß bis zu 15 % messtechnisch bedingte Unsicherheiten auf, die im Rahmen einer Prognose noch zunehmen. Dies bedeutet, dass bei einem strengeren Bewertungskonzept wesentlich aufwendigere Erschütterungsmaßnahmen und die von der Stadt Oldenburg geforderte Umfahrungrasse in Betracht gezogen werden müssten.
- f) Nachdem Mess- und Prognoseunsicherheiten verbleiben, fordert die Stadt Oldenburg weiter ein Beweissicherungssystem, in das alle Gebäude einbezogen werden, die von Erschütterungsschäden betroffen sein können.
- g) Im Ergebnis belegen die von der Vorhabenträgerin durchgeführten Erschütterungsmessungen, dass ein erheblicher Erschütterungsschutz erforderlich ist. Würde man der Zumutbarkeitsbetrachtung zutreffend nur das aktuelle Zugprogramm zugrunde legen, müssten die jetzt geplanten Erschütterungsmaßnahmen noch einmal deutlich intensiviert werden. Ein ausreichender Erschütterungsschutz kann nur durch die Realisierung einer Bahnumfahrung sichergestellt werden.

VI. Unbewältigte Konflikte der Antragstrasse

1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und anschließende Gespräche mit der Vorhabenträgerin

- a) Wie bereits oben (I. 1.) klargestellt, hält die Stadt Oldenburg sämtliche Einwendungen, die mit Schreiben vom 31.03.2014 erhoben wurden, weiterhin aufrecht.
- b) Nach der Durchführung des Erörterungstermins im Dezember 2015 haben zu einigen (nicht allen) streitigen Themen Gespräche zwischen der Vorhabenträgerin und Vertretern der Stadt Oldenburg stattgefunden.

den. Bei diesen Gesprächen wurden die unterschiedlichen Standpunkte dargestellt. Wesentliche Forderungen der Stadt Oldenburg wurden von der Vorhabenträgerin nicht akzeptiert, so dass die Konflikte ungelöst geblieben sind und die Einwendungen der Stadt aufrechterhalten bleiben.

- c) Die Stadt Oldenburg hat die Sachlage für den Bahnausschuss zusammengefasst und macht diese Zusammenfassung zum Gegenstand ihrer Einwendungen:

- **Anlage 25:** Stadt Oldenburg, Vorlage-Nr. 17/0199 vom 21.03.2017.

2. Rettungskonzept

- a) Die Stadt Oldenburg hat das Brand- und Katastrophenschutzkonzept der Vorhabenträgerin als nicht ausreichend kritisiert (vgl. insbesondere Stellungnahme der Feuerwehr zum Rettungskonzept vom 18.02.2014, Anlage 13 zum Einwendungsschreiben vom 31.03.2014). Das vorgelegte Rettungskonzept beschränkt sich im Wesentlichen auf eine Darstellung von Zugangspunkten für Rettungseinsätze bei Unfällen auf der Eisenbahnstrecke. Nähere Angaben zu den Risiken der drastischen Erhöhung des Güterzugverkehrs fehlen in den Planfeststellungsunterlagen vollständig.
- b) Im Zusammenhang mit dem Rettungskonzept fordert die Stadt Oldenburg nach wie vor
- mindestens 2,50 m breite Rettungstüren,
 - die Errichtung von Zugängen zur Bahnstrecke durch Einbau von Rettungstüren im Abstand von rund 200 m zwischen den gesicherten Zuwegungen,
 - die Ausbildung beidseitiger Zugänge, soweit technisch sinnvoll möglich und

- eine Steigleitung im Bereich des westlichen Widerlagers der Pferdemarktbrücke.

Die Vorhabenträgerin hat dem entgegengehalten, dass sie bereits erheblich von den Vorgaben des EBA abgewichen und die Planung von Rettungstüren alle 500 m ein gewisses Entgegenkommen darstelle. Eine weitere Erhöhung der Zahl der Rettungstüren hat die Vorhabenträgerin abgelehnt.

Die Vorhabenträgerin und die Stadt Oldenburg haben dennoch über mögliche Standorte für zusätzliche Rettungstüren diskutiert. Folgende Orte entlang der Strecke wurden besonders erläutert:

1. Der Zugang an der Pferdemarktbrücke ist durch das Gleisdreieck der Strecke Nr. 1522 Oldenburg-Wilhelmshaven und Nr. 1520 Oldenburg-Leer gesichert. Da die Lärmschutzwand an der Strecke 1520 auf nördlicher Seite nur 260 m lang ist und nicht an die Lärmschutzwand der Strecke 1522 anschließt, kann das Gleis vom Gelände des Schwarz-Weiß-Oldenburg erreicht werden.
2. Die Vorhabenträgerin schlägt eine zusätzliche Rettungstür im Bereich der Elsässer Straße am Grundstück der KDO (Bahn links) vor. Derzeit ist dort nur eine Servicetür geplant.
3. Die Feuerwehr Oldenburg fordert einen Zugang beim Polizeigelände am Friedhofsweg. Hier ist unter anderem die Leitstelle angesiedelt. Dadurch ergibt sich eine besondere Schutzbedürftigkeit, die einen Zugang bei möglichen Rettungseinsätzen auf der Schiene erforderlich macht.
4. Beim Bahnübergang Alexanderstraße soll nach den Vorstellungen der Vorhabenträgerin nach der Höherlegung jeweils nördlich und südlich des Bauwerks eine Rettungstür installiert werden. Die Vorhabenträgerin schlägt eine zusätzliche Rettungstür im Bereich Maienweg (bahnlinks) vor.

5. In den Planfeststellungsunterlagen ist eine Zuwegung zu einer Rettungstür über das Privatgrundstück Gabelweg 14 vorgesehen. An der Nordseite verläuft auf dem Privatgrundstück ein Graben, den der Eigentümer aus naturschutzrechtlichen Gründen nicht verrohren durfte. Es soll in einem Vororttermin geklärt werden, ob dieser Zugang geeignet ist. Als Alternative wird die Zuwegung über den Wulfswall vorgeschlagen. Dieser Zugang muss unter naturschutzfachlichen und rettungskonzeptionellen Gesichtspunkten beurteilt werden.
 6. Die Installation einer Rettungstür im Feldahornweg ist aus Sicht der Vorhabenträgerin schwierig, weil der vorhandene Wall mit Bewuchs bestehen bleibt. Die Feuerwehr hält einen Zugang an dieser Stelle für zwingend erforderlich.
 7. Im Bereich der Auguststraße an der Strecke Richtung Leer wird die Vorhabenträgerin eine Rettungstür vorsehen.
- c) Die Stadt Oldenburg fordert weiterhin detaillierte Pläne nach DIN 14095, die der Feuerwehr den schnellen Rettungseinsatz wesentlich erleichtern.

Auch bezüglich der Löschwasserversorgung und der inneren Rettungswegbreite besteht der Dissens fort, die Vorhabenträgerin war nicht bereit, die Forderungen der Stadt Oldenburg zu akzeptieren.

3. Bahnübergang Alexanderstraße

- a) Die Stadt Oldenburg hat die Vorhabenträgerin wegen der prognostizierten deutlichen Zunahme des Schienengüterverkehrs aufgefordert, den höhengleichen Bahnübergang aufzuheben. Mittlerweile besteht Einvernehmen darüber, dass der Bahnübergang im Fall der Verwirklichung des Ausbauvorhabens zur Erhöhung der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit niveaunequal ausgebaut werden müsste. Dabei wurde abgestimmt, den Bahnübergang durch eine Hochlegung der

Eisenbahn bei geringer Absenkung der Straßengradiente umzubauen. Die Vorhabenträgerin arbeitet derzeit an der Entwurfsplanung für die Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs. Die Entwurfsplanung soll nach Fertigstellung mit der Stadt Oldenburg abgestimmt werden. Auch zu den Verkehrsdaten und zu Beschilderungsplänen sollen rechtzeitige Abstimmungen zwischen Stadt und Vorhabenträgerin erfolgen.

Die Vorhabenträgerin hat mittlerweile auch die Führung der Alexanderstraße während der Bauzeit erarbeitet. Zunächst erfolgt eine Verschwenkung der Alexanderstraße nach Westen, um die östlichen Brückenpfeiler für die Bahnüberführung zu bauen. Anschließend erfolgt eine Verschwenkung der Straße nach Osten, um die westlichen Pfeiler zu errichten.

Die Überführung wird vorerst in erhöhter Lage auf Stützen angebracht, so dass zunächst keine Beschränkung der Durchfahrtshöhe entsteht. Nach Fertigstellung des Brückenüberbaus und dessen Absenkung auf die Brückenpfeiler verbleibt eine bauzeitliche Durchfahrtshöhe von 3,5 m. Diese Höhe gewährleistet die Durchfahrt von Linienbussen, die Durchfahrt mit Lkw ist dann ausgeschlossen. Zeitweise erfolgt eine jeweils einspurige Absenkung der Straße. Der Straßenverkehr wird dabei bauzeitlich auf einer Baustraße um die Baustelle herumgeleitet. Zuletzt erfolgen die Absenkung der Überführung auf die Brückenpfeiler und der Rückbau des Umfahrgleises.

Die Stadt Oldenburg hat darauf hingewiesen, dass eine Querungsmöglichkeit für Fußgänger und Radfahrer vorgesehen werden muss. Zum Bau der Stützbauwerke der Eisenbahnüberführung sind Ertüchtigungsmaßnahmen vorgesehen. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, ein möglichst erschütterungsfreies Bauverfahren durchzuführen. Die Stadt Oldenburg fordert eine architektonische Beratung für das neue Bauwerk.

- b) Die Vorhabenträgerin beabsichtigt den Abschluss einer Kreuzungsvereinbarung zum Bahnübergang Alexanderstraße. Dazu sollen weitere Besprechungstermine durchgeführt werden.
- c) Die Stadt Oldenburg vertritt weiter die Auffassung, dass eine Konfliktlösung zu den Bahnübergängen im Planfeststellungsverfahren erfolgen muss und nicht späteren Kreuzungsverfahren überlassen werden darf. Die unzumutbaren Verkehrssituationen an den Bahnübergängen beruhen auf der drastischen Erhöhung des Güterzugverkehrs als Folge des Ausbauvorhabens. Deshalb müssen die dadurch verursachten Probleme im Planfeststellungsverfahren gelöst werden.

4. Bahnübergang Am Stadtrand

- a) Die Stadt Oldenburg hat gegen die von Seiten der Vorhabenträgerin vorgesehenen Planungen auf die unbewältigten verkehrstechnischen Probleme hingewiesen und die fehlende Leistungsfähigkeit der Bahnschranken dargestellt (Einwendungsschreiben vom 31.03.2014, S. 58 ff.).

Im Erörterungstermin am 02.12.2015 wurde der Vorhabenträgerin aufgegeben, die Planung in Zusammenarbeit mit der Stadt Oldenburg weiter zu führen, um verkehrsverträgliche Lösungen zu entwickeln (vgl. Protokoll des Erörterungstermins am 02.12.2015, S. 60 ff.).

- b) Zwischenzeitlich wurden drei Planungsgespräche, zuletzt am 12.12.2016, mit der Vorhabenträgerin durchgeführt. Die Vorhabenträgerin hat eine erneute verkehrstechnische Untersuchung (Simulation der Verkehrsabläufe) bei der Brenner Bernard Ingenieure GmbH (Büro Brenner) in Auftrag gegeben. Als Ergebnis der verkehrstechnischen Untersuchung kann festgestellt werden, dass der dargestellte Umbau des Bahnübergangs Am Stadtrand nicht ausreichend leistungsfähig ist, um den Kfz-Verkehr bewältigen zu können. In einigen Zufahrtsstraßen kann der Rückstau bis zur nächsten Schrankenschließung nicht mehr abgebaut werden, so dass einige Kraftfahrzeuge erst nach zwei

Schrankenschließungen den Bahnübergang queren können. Die für den ÖPNV wichtige Busbeschleunigung kann während der verkehrlichen Spitzenzeiten nicht aufrechterhalten werden, Rettungsfahrzeuge werden erheblich beeinträchtigt. Dabei wurden bei der Simulation die ungünstigsten Verkehrssituationen noch nicht einmal berücksichtigt.

Außerhalb der Spitzenzeiten (ca. 85 % der Tageszeit) kann der Kfz-Verkehr noch in akzeptabler Weise abgewickelt werden.

- c) Die Stadt Oldenburg hält die Verkehrssituation beim Bahnübergang Am Stadtrand für unzureichend und nicht akzeptabel. Gerade während der verkehrlichen Spitzenzeiten muss es für die Bürgerinnen und Bürger der Stadt möglich sein, kalkulierbar und in angemessener Zeit den Bahnübergang zu queren, um pünktlich zur Arbeit oder zur Schule zu kommen.

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

- d) Die im Erörterungstermin von der Vorhabenträgerin zugesagte Übersendung des Untersuchungsberichts des Ingenieurbüros IST zum Bahnübergang Am Stadtrand liegt noch nicht vor.
- e) Streitig bleibt weiter die Bahnsignalisierung des Bahnübergangs Am Stadtrand. Für die Stadt Oldenburg bleibt unklar, in welcher Weise sich die Schrankenschließung nach Maßgabe von „Blocksignalen“ neben den Einschaltkontakten vor dem Bahnübergang auf den zeitlichen Ablauf bei den Schrankenschließungen auswirken können.

Aus Sicht der Stadt Oldenburg hat sich als Resultat der mittlerweile mehr als einjährigen Bemühungen herausgestellt, dass die genauen Schließzeiten nicht vorhergesagt werden können. Damit bleibt es bei

dem Ergebnis, dass in verkehrsstarken Tageszeiträumen unzumutbare Wartezeiten auftreten werden, weil der Bahnübergang Am Stadtrand nicht hinreichend leistungsfähig ist.

5. Inanspruchnahme städtischen Eigentums

- a) Nach den Planfeststellungsunterlagen werden verschiedene städtische Flächen von dem Vorhaben in Anspruch genommen. Auch insoweit konnte bei den zurückliegenden Gesprächen nicht in allen Punkten Einigkeit erzielt werden.
- b) Hinsichtlich der vorgesehenen vorübergehenden Inanspruchnahme des Parkplatzes an der Industriestraße als Baustelleneinrichtungsfläche haben sich die Stadt und die Vorhabenträgerin geeinigt. Anstelle der Fläche an der Industriestraße soll nunmehr ein Grundstück am Fliegerhorst in Anspruch genommen werden.
- c) Die Vorhabenträgerin beabsichtigt weiter, den geschützten Landschaftsbestandteil „Gutspark Dietrichsfeld“ als Baustelleneinrichtungsfläche vorübergehend in Anspruch zu nehmen. Aus Sicht der Stadt Oldenburg ist dieser Eingriff gem. § 15 BNatSchG vermeidbar und unzulässig. Der Gutspark Dietrichsfeld hat sich aufgrund einer anhaltenden extensiven Nutzung naturnah entwickelt. Er ist auch Lebensraum von Amphibien. Die vollständige Inanspruchnahme als Baustelleneinrichtungsfläche führt zu einer nicht hinnehmbaren Beeinträchtigung der dort vorhandenen Populationen und ist ein Verstoß gegen artenschutzrechtliche Verbotstatbestände im Sinne des § 44 BNatSchG. Die Vorhabenträgerin führt Gespräche mit benachbarten Eigentümern, um die beabsichtigte Inanspruchnahme des Gutsparks Dietrichsfeld jedenfalls teilweise aufzuheben. Ein aktueller Sachstand ist der Stadt Oldenburg nicht bekannt. Mit der Inanspruchnahme des geschützten Landschaftsbestandteils ist die Stadt Oldenburg nach wie vor nicht einverstanden.

- d) Für die Fläche an der Jägerstraße hat die Stadt Oldenburg der Vorhabenträgerin vorübergehend eine Teilfläche an der Familie-Mechau-Straße im Tausch als Baustelleneinrichtungsplatz angeboten, um ggf. eine weitere städtebauliche Entwicklung auf dem Areal an der Jägerstraße zu ermöglichen.

6. Beeinträchtigung durch Lärmschutzwände

- a) In ihren Einwendungen hat die Stadt Oldenburg auf die erheblichen Beeinträchtigungen durch die insgesamt über 15 km langen baugleichen und monotonen Lärmschutzwände beidseitig der Bahnstrecke verwiesen (S. 45, 142 ff.). Aus stadtgestalterischer Sicht bilden diese eine optische Barriere und beeinträchtigen stadtbildprägende Sichtbeziehungen. Insgesamt entsteht durch die alleinige Verwendung von Aluminiumprofilen bei der äußeren Ansicht von Schallschutzeinrichtungen eine massive Beeinträchtigung des Stadtbildes und von denkmalgeschützter Bausubstanz.
- b) In den durchgeführten Besprechungen hat die Vorhabenträgerin darauf hingewiesen, dass Aluminium-Lärmschutzwände konstruktiv und aus Schallschutzgesichtspunkten die beste Lösung seien. Andere Lösungen seien mit zusätzlichen Kosten verbunden, an denen sich die Stadt Oldenburg beteiligen müsste.

Die Stadt Oldenburg lehnt eine Kostenübernahme ab.

Die Stadt Oldenburg fordert, neben den von der Vorhabenträgerin bevorzugten Aluminium-Lärmschutzwänden auch andere Schallschutzsysteme (Beton oder Gabionensysteme) zu prüfen. Auch hinsichtlich der Gestaltung der Lärmschutzwände muss eine angemessene Lösung gefunden werden. Aluminium-Lärmschutzwände mögen bei Bahntrassen, die im Außenbereich liegen oder lediglich Gewerbeflächen durchfahren, noch akzeptabel sein, im sensiblen städtischen Bereich wie hier in Oldenburg stellen Standardmodule mit einer Länge

von mehr als 15 km eine unzumutbare Beeinträchtigung des Stadtbilds dar. Die Stadt Oldenburg hält deshalb ihre Einwendungen mit der Forderung nach städtebaulicher und stadtgestalterischer Einbindung der Lärmschutzwände in vollem Umfang aufrecht.

- c) Die Stadt Oldenburg verlangt einen Zustimmungsvorbehalt zugunsten der Stadt hinsichtlich der Gestaltung der Lärmschutzwände. Die Planfeststellungsunterlagen enthalten kein erkennbares Konzept für die Gestaltung oder nähere Ausführung der Lärmschutzwände. Die Lärmschutzwände müssen im Hinblick auf die Stadtgestaltung die geforderte Material-, Werk- und Formenqualität aufweisen. Hinsichtlich der Erhaltung von stadtbildprägenden Sichtbeziehungen wird unbedingt die Verwendung von transparenten Schallschutzeinheiten ohne störende rahmenartige Einfassungen gefordert.
- d) Erforderlich ist die dauerhafte Unterhaltung und Reinigung der ansonsten durch Verunreinigungen abschreckend wirkenden Schutzeinrichtungen.

7. Oberleitungsmasten

Hinsichtlich der Oberleitungsmasten spricht sich die Stadt ausdrücklich für die Verwendung von Gitterflachmasten in den Farben DB702 (grau) oder DB703 (dunkelgrau) aus. Auch hinsichtlich der Lage und Gestaltung der Oberleitungsmasten fordert die Stadt Oldenburg einen Zustimmungsvorbehalt zugunsten der Stadt.

8. Baustellenkonzept

- a) Ungeachtet der entsprechenden Rügen der Stadt Oldenburg (Schriftsatz vom 31.03.2014, S. 151 ff.) fehlen nach wie vor konkrete Aussagen oder Unterlagen um Baustellenkonzept und zum Baustellenbetrieb. Bislang wurde der Stadt Oldenburg von der Vorhabenträgerin lediglich ein erster Entwurf eines verkehrlichen Baustellenkonzepts

übergeben. Die per E-Mail übersandten Unterlagen sind nicht ausreichend aussagekräftig. Ein Erläuterungsbericht zu den Dateien fehlt.

b) Auf der Basis der vorgelegten Unterlagen ergeben sich aus Sicht der Stadt folgende unbeantwortete Fragen:

- Welche Verkehrsmengen wurden dem Umfahungskonzept zugrunde gelegt?
- Welche Zeiträume für die Sperrungen der jeweiligen Bahnübergänge sind vorgesehen?
- Ist für den Rad-/Fußverkehr eine Möglichkeit zum Queren der jeweils gesperrten Bahnübergänge vorgesehen? Eine Vollsperrung für den Fuß-/Radverkehr lehnt die Stadt Oldenburg ab. Jedenfalls provisorisch einzurichtende Querungsstellen sind für die gesperrten Bahnübergänge unabdingbar, da diese – insbesondere in Richtung Norden – sehr weit auseinanderliegen.
- Wie lange werden Bahnübergänge maximal gleichzeitig gesperrt?

Es bleibt offen, ob auch vorgesehen ist, höhenungleiche Bahnübergänge während des Ausbauvorhabens zeitweise zu sperren. Weiter sind die übersandten Unterlagen auch in Bezug auf die höhengleichen Bahnübergänge nicht vollständig, da für den Bahnübergang „Bürgerbuschweg“ keine Pläne beigefügt wurden.

Der beigefügten Tabelle „Bestandserfassung Straßennetz Oldenburg“ lässt sich nicht entnehmen, wie die Auswahl der darin aufgeführten Straßen erfolgte. Die Stadt Oldenburg befürchtet, dass vorhandene Lastbeschränkungen von Straßen nicht ausreichend berücksichtigt wurden.

c) Für ein Umleitungskonzept muss eine Abstimmung bezüglich der Leistungsfähigkeit der Signalanlagen innerhalb der Stadt erfolgen. Kosten

einer gegebenenfalls temporär erforderlichen Umprogrammierung von Ampelanlagen hat die Vorhabenträgerin zu tragen.

Die Stadt Oldenburg fordert neben der Darstellung und Beschreibung von Umleitungsstrecken auch detaillierte Auskünfte zum Baustellenverkehr und zur Streckenauswahl für den Baustellenverkehr. Erforderlich sind Angaben über die zu transportierenden Mengen und Materialien sowie die daraus resultierenden quantitativen Schwerverkehrsbelastungen.

- d) Die Stadt Oldenburg fordert, umbaubedingt jeweils nur einen Bahnübergang zu sperren. Soweit Bahnübergänge im Stadtgebiet umgebaut werden müssen, kann dies zur Aufrechterhaltung geordneter Verkehrsverhältnisse nur sukzessive erfolgen.

9. Kindertagesstätte Dietrichsfeld

- a) Die Stadt Oldenburg hat bereits in ihrem Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 (S. 112) gerügt, dass die Kindertagesstätte Dietrichsfeld (Alexanderstraße 300) durch das geplante Umfahrgleis Alexanderstraße unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen ausgesetzt wird. Insbesondere wird der Außenspielbereich für die Kinder unzumutbar beeinträchtigt. Konkrete Planungen für Lärmschutzmaßnahmen, insbesondere der Außenspielflächen, fehlen nach wie vor.
- b) Die Vorhabenträgerin hat im Erörterungstermin am 04.12.2015 (Protokoll S. 10) zugesagt, für die Kindertagesstätte Schutzmaßnahmen vorzusehen, und zwar nicht nur durch Sichtschutzzäune. Sie will auch versuchen, bei den Bautätigkeiten größere Staubentwicklungen zu vermeiden. Dies alles sind Themen, die die Vorhabenträgerin vor Ort mit der Stadt Oldenburg besprechen wollte. Diese Gespräche sind bisher nicht geführt worden.

VII. Vorzuziehende Alternative: Eisenbahnumfahrung

1. Einwendungen der Stadt Oldenburg und Stellungnahme der Vorhabenträgerin

Die Stadt Oldenburg hat in ihrem Einwendungsschreiben vom 31.03.2014 unter Vorlage eines Sachverständigengutachtens der VWI GmbH erhebliche betriebliche Mängel beim Ausbau der Bestandsstrecke aufgezeigt (vgl. Sachverständigengutachten VWI GmbH, Anlage 1 zum Schriftsatz vom 31.03.2014).

Weiter hat die Stadt Oldenburg unter Vorlage eines Fachgutachtens der VWI GmbH zur Alternativplanung Eisenbahnumgehungstrasse und weiterer zugehöriger Gutachten zum Schallschutz und zum Naturschutz nachgewiesen, dass die Eisenbahnumfahrung als Alternative realisierbar ist (VWI GmbH, Anlage 19 zum Schriftsatz vom 31.03.2014).

Die Vorhabenträgerin hat auf die Stellungnahme der Stadt Oldenburg mit einer Erwiderung vom 10.09.2015 reagiert. Der Erwiderung beigefügt war eine Variantenentscheidung der Vorhabenträgerin für den Planfeststellungsabschnitt 1, die sich wiederum auf ein eisenbahntechnisches Gutachten der TU Dresden, eine betriebliche Untersuchung von RMCon und einen Variantenvergleich aus Umweltsicht stützt.

Die Stellungnahme der Vorhabenträgerin ist nicht geeignet, die Argumentation der Stadt Oldenburg zu entkräften. Die Eisenbahnumfahrung bleibt die gegenüber dem Ausbau der Bestandsstrecke vorzugswürdige Alternative.

Dazu legen wir folgende Unterlage vor und machen sie zum Gegenstand der Einwendungen:

- **Anlage 26:** VWI GmbH, Interne Stellungnahme zur Erwiderung der Bahn auf die Einwendung gegen die Planfeststellung des PFA 1 der ABS Oldenburg-Wilhelmshaven, November 2015.

2. Betriebliche Mängel der Antragstrasse

- a) Beim Ausbau der Antragstrasse verbleiben von der Stadt Oldenburg aufgezeigte betriebliche Mängel, die die Vorhabenträgerin bis heute noch nicht widerlegen bzw. aufklären konnte.

Wegen des Nadelöhrs an der Huntebrücke hat die Ausbaustrecke keine Zukunft. Schon bei dem im für den Prognosehorizont 2025 zugrunde gelegten Verkehrsaufkommen werden Engpässe entstehen. Darüber hinaus ist der Prognosezeitraum auch zu kurz gewählt, bis 2025 verbleiben nur noch knapp acht Jahre. Selbst wenn man von der Planfeststellung noch im Jahr 2017 und von einem sofortigen Baubeginn ausgeht, wäre bei fünf Jahren Bauzeit eine Fertigstellung des Ausbauvorhabens nicht vor 2022 zu erwarten. Geht man dann davon aus, dass ein Verkehrsvorhaben ungefähr zehn Jahre braucht, bis es voll angenommen wird und sich der Betrieb eingependelt hat, wäre das Zugaufkommen auf das Jahr 2030 oder später zu prognostizieren.

- b) Die erheblichen betrieblichen Mängel wurden für die Stadt Oldenburg von Herrn Prof. Dr. Martin im Erörterungstermin am 02.12.2015 noch einmal anschaulich dargelegt. Wir verweisen insoweit auf die entsprechenden Ausführungen, die im Protokoll des Erörterungstermins am 02.12.2015 ab S. 39 wiedergegeben sind und machen sie auch zum Gegenstand dieser Einwendungen.
- c) Das gleiche gilt für die Ausführungen von Herrn Prof. Dr. Martin zu den Bahnübergängen, die im Protokoll des Erörterungstermins vom 02.12.2015 auf S. 45 ff. dargelegt sind. Auch diese Ausführungen machen wir zum Gegenstand der Einwendungen.

Insoweit verweisen wir außerdem auf die Ausführungen von VWI in der Stellungnahme vom November 2015 (Anlage 27, S. 30 f. und ausführlich dort Anlage 2).

3. Eisenbahnumfahrung als vorzugswürdige Alternative

- a) Die VWI GmbH setzt sich in ihrer Stellungnahme zunächst mit den von den Gutachtern der Vorhabenträgerin vorgebrachten Kritikpunkten an der Eisenbahnumfahrungstrasse auseinander (Kapitel 2 der Stellungnahme VWI GmbH, S. 8 bis 25). Zutreffend legt die VWI GmbH dar, dass die Stellungnahme der Vorhabenträgerin ausschließlich dazu dient, Mängel der Eisenbahnumfahrungstrasse aufzuzeigen. Es wird aber keine Alternativenprüfung durchgeführt, was eigentlich die Aufgabe der Vorhabenträgerin wäre. Von den Gutachtern erkannte Mängel werden nicht zum Anlass genommen, Optimierungsmöglichkeiten zu suchen oder weitere Varianten zu prüfen. Dies ist aber Aufgabe einer rechtlich einwandfreien Alternativenprüfung.
- b) In mehreren Punkten widerlegt die VWI GmbH die Aussagen der Gutachter der Vorhabenträgerin. Dies gilt insbesondere für die Überholungsgleise (Stellungnahme VWI, Anlage 27, S. 9), Ingenieurbauwerke (Stellungnahme VWI, Anlage 27, S. 11), Investitionen (Stellungnahme VWI, Anlage 27, S. 15), Fahrzeiten (Stellungnahme VWI, Anlage 27, S. 19) und Betriebsqualität (Stellungnahme VWI, Anlage 27, S. 21).
- c) Weiter legt die VWI GmbH zutreffend dar, dass die Vorhabenträgerin in ihrer Stellungnahme viele Punkte unzureichend berücksichtigt hat (vgl. Stellungnahme VWI GmbH, Anlage 27, Kapitel 3, S. 25 bis 32). Dies betrifft vor allem die Auswirkungen des Vorhabens auf die Öffnungszeiten der bestehenden Huntequerung und damit insbesondere auf die Schifffahrt auf der Hunte sowie den Oldenburger Hafen. Weiter wurden die Auswirkungen des Vorhabens auf die Bahnübergänge im PFA 1 sowie die Folgewirkungen aus dem Vorhaben auf weitere Bahnübergänge im Stadtgebiet außerhalb der Planfeststellungsgrenzen nicht ausreichend gewürdigt. Hinzu kommt weiter, dass die Vorhabenträgerin bei ihrer Variantenentscheidung im Rahmen der Erwiderung auf die Einwendungen der Stadt Oldenburg insbesondere bei

der Abwägung der betrieblichen und verkehrlichen Belange den Nutzen einer Eisenbahnumfahrung unzureichend berücksichtigt hat.

Dies betrifft vor allem folgende Punkte:

- Entfall/Verringerung von Wartezeiten für die Schifffahrt auf der Hunte, verbunden mit einer steigenden Attraktivität des Oldenburger Hafens;
 - Erhöhung des Sicherheitsniveaus und Reisezeiteneinsparungen im Straßenverkehr, Entfall von Betriebs- und Unterhaltungskosten durch die Auflassung von zehn Bahnübergängen sowie die deutliche Entlastung vom Schienenverkehr bei zwei weiteren Bahnübergängen;
 - positive Effekte für den Schienengüterverkehr der Relation Wilhelmshaven-Bremen durch kürzere Fahrzeiten und steigende Betriebsqualität.
- d) Schließlich hat die Vorhabenträgerin bei ihrer Kritik an der Eisenbahnumfahrung Optimierungsmöglichkeiten in Form von modifizierten Varianten oder weiteren Alternativen nicht untersucht. Insoweit hat die VWI GmbH exemplarisch (vgl. Stellungnahme VWI GmbH, S. 32 ff.) durch die Entwicklung einer Untervariante „EUT-R“ nachgewiesen, dass wesentliche Kritikpunkte aus den im Auftrag der Vorhabenträgerin erstellten Gutachten bei dieser Variante beseitigt werden könnten. Mit der Variante „EUT-R“, die die Weiternutzung der bestehenden Huntebrücke und die Einführung der Umfahrungstrasse bzw. Strecke 1522 neu in den Oldenburger Hauptbahnhof über die bestehende Strecke 1500 anstelle der stillgelegten BrakerBahn vorsieht, werden wesentliche Kritikpunkte der Gutachter der Vorhabenträgerin an der Umfahrungstrasse entschärft.

- e) Ergänzend verweisen wir auf die fachgutachterlichen Äußerungen von Herrn Prof. Dr. Martin für die Stadt Oldenburg am 02.12.2015 (Protokoll S. 70 ff.) und am 03.12.2015 (Protokoll S. 3-10).

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Porsch