



## Bundesverwaltungsgericht

Bundesverwaltungsgericht · Postfach 10 08 54 · 04008 Leipzig

Geschäftsstelle 7. Senat

Gegen Empfangsbekanntnis

Tel.: +49 (0) 341 2007 2254

Rechtsanwälte  
Dolde Mayen & Partner  
Heilbronner Straße 41  
70191 Stuttgart

Ihr Zeichen: 12/00511 WP/vw

Aktenzeichen: **BVerwG 7 A 10.19**

(Bitte stets angeben)

Do	Me	Ve	WP	Be	BS
0 4. Feb. 2021					
ML	Ha	Mq	FP	Mo	

Datum: 2. Februar 2021

Sehr geehrte Damen und Herren Rechtsanwälte,

in der Verwaltungsstreitsache

Stadt Oldenburg  
gegen  
Bundesrepublik Deutschland

wird Ihnen die anliegende Entscheidung vom 15. Oktober 2020 (nebst 1 Abschrift) übersandt.

Mit freundlichen Grüßen

Petzold  
Justizamtfrau



beglaubigt:

(Hänig)

Geschäftsstellenverwalterin

**Abschrift**



**Bundesverwaltungsgericht**

**IM NAMEN DES VOLKES**

**URTEIL**

BVerwG 7 A 10.19

Verkündet  
am 15. Oktober 2020  
Ende  
als Urkundsbeamte der Geschäftsstelle

In der Verwaltungsstreitsache

der Stadt Oldenburg,  
vertreten durch den Oberbürgermeister,  
Markt 1, 26105 Oldenburg,

Klägerin,

- Prozessbevollmächtigte:  
Rechtsanwälte Dolde Mayen & Partner,  
Heilbronner Straße 41, 70191 Stuttgart -



ECLI:DE:BVerwG:2020:151020U7A10.19.0

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland,  
vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr  
und digitale Infrastruktur,  
dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes,  
Außenstelle Hannover,  
Herschelstraße 3, 30159 Hannover,

Beklagte,

Beigeladene:

DB Netz AG,  
vertreten durch den Vorstand,  
Lindemannallee 3, 30173 Hannover,

- Prozessbevollmächtigte:  
cmk Rechtsanwälte,  
Trostbrücke 1, 20457 Hamburg -

hat der 7. Senat des Bundesverwaltungsgerichts  
auf die mündliche Verhandlung vom 30. September 2020  
durch  
den Vizepräsidenten des Bundesverwaltungsgerichts Prof. Dr. Korbmacher,  
den Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Schemmer,  
die Richterin am Bundesverwaltungsgericht Dr. Rublack und  
die Richter am Bundesverwaltungsgericht Dr. Günther und Dr. Löffelbein

am 15. Oktober 2020 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Die Klägerin trägt die Kosten des Verfahrens einschließlich  
der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen.

## G r ü n d e :

### I

- 1 Die Klägerin wendet sich als gebietsbetroffene Gemeinde gegen den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. Juli 2019 für das Vorhaben Ausbau der Eisenbahnstrecke 1522 Oldenburg - Wilhelmshaven im Planfeststellungsabschnitt 1.
- 2 Die Beigeladene plant die Ertüchtigung der Bahnstrecke 1522 insbesondere durch (Wieder-)Herstellung der durchgängigen Zweigleisigkeit, Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf 120 km/h, Erhöhung der Radsatzlast auf 23,5 t sowie Elektrifizierung der Strecke. Dieses Vorhaben soll eine leistungsfähige Hinterlandanbindung für den tideunabhängigen Tiefwasserhafen "Jade-Weser-Port" schaffen.
- 3 Der Planfeststellungsabschnitt 1 von Bahn-km 0,841 bis Bahn-km 9,772 durchquert vom Hauptbahnhof Oldenburg kommend zunächst das Stadtgebiet und endet nach der Gemeindegrenze kurz vor der Überführung der Autobahn A 29. Das Vorhaben hat in diesem Abschnitt im Wesentlichen die Elektrifizierung der Strecke, die Errichtung von Lärmschutzwänden und den Ersatz des höhengleichen Bahnübergangs Alexanderstraße durch eine Eisenbahnüberführung zum Gegenstand.
- 4 Der Antrag der Beigeladenen auf Planfeststellung ging am 3. Juni 2013 beim Eisenbahnbundesamt ein. Die Planunterlagen lagen in der Stadt Oldenburg und den Gemeinden Wiefelstede und Rastede vom 21. Februar bis 20. März 2014 und erneut vom 2. März bis 3. April 2017 aus. Der Planfeststellungsbeschluss wurde durch Auslegung vom 16. bis 30. September 2019 öffentlich bekannt gemacht.
- 5 Die Klägerin rügt mit ihrer am 30. Oktober 2019 erhobenen Klage Verfahrensfehler und materielle Fehler des Planfeststellungsbeschlusses. Die Auslegung der Planunterlagen sei unvollständig gewesen. Insbesondere Unterlagen zur

Untersuchung von Trassenvarianten und (weitere) umweltrelevanter Stellungnahmen seien nicht öffentlich ausgelegt worden. Die von der Vorhabenträgerin vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses vorgelegte neue Verkehrsprognose 2030 sowie deren technische Stellungnahme zu möglichen Trassenvarianten vom 11. Oktober 2018 hätten eine erneute Öffentlichkeitsbeteiligung nach sich ziehen müssen. In materieller Hinsicht leide der Planfeststellungsbeschluss unter einem Abwägungsausfall. Die Beklagte habe zu Unrecht von der gesetzlichen Bedarfsfestlegung auf eine Bindung im Rahmen der Alternativenprüfung geschlossen. Die Verkehrsprognose 2030 sei nicht methodengerecht erstellt worden, die prognostizierten Zugzahlen seien nicht plausibel. Hilfsweise liege ein Abwägungsdefizit vor; es fehle eine vollständige Alternativenprüfung. Für Oldenburger Baugebiete ergebe sich flächendeckend eine erhebliche Lärmbelastung. Zudem habe die Ausbaustrecke unzumutbare städtebauliche Auswirkungen, die das kommunale Selbstgestaltungsrecht verletzen. Durch die vorgesehenen Lärmschutzwände auf mehr als 15,8 km Länge entstehe eine optische Barriere, die bislang durchgängig wahrnehmbare Räume trenne. Eine Verlängerung von Schrankenschließzeiten mit erheblich längeren Wartezeiten, habe eine noch stärkere verkehrliche Trennung städtischer Quartiere zur Folge. Die mit Gefahrguttransporten auf der innerstädtischen Strecke verbundenen Risiken seien erheblich. Für mehrere städtische Liegenschaften entstünden erhebliche Immissionsbelastungen, auch durch Baulärm. Es fehle ein Baustellenkonzept zur Minderung der Beeinträchtigungen, eine Verschiebung der Baustellenplanung in die Ausführungsphase sei nicht sachgerecht. Die Vorteile einer östlichen Umfahrung des Stadtgebietes seien nicht ordnungsgemäß geprüft worden. Eine methodisch korrekte Variantenentscheidung hätte in den von einer alternativen Trassenführung betroffenen Gemeinden ausgelegt werden müssen. Es bedürfe einer Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses um Schutzauflagen. Die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde dürfe der Klägerin die Erfüllung ihrer Selbstverwaltungsaufgaben im Bereich des abwehrenden Brandschutzes nicht unmöglich machen oder wesentlich erschweren. Dies sei wegen einer nicht ausreichenden Anzahl von Zugangsstellen für Rettungskräfte der Feuerwehr zum Gleiskörper sowie zu schmalen Zuwegungen und Zugangstüren der Fall. Die Herausnahme des Umbaus des Bahnübergangs "Am Stadtrand" aus der Planfeststellung verstoße gegen das Gebot der Konfliktbewältigung. Die Nebenbestimmungen zum Schutz gegen Baulärm seien fehlerhaft und die Inanspruchnahme des

geschützten Landschaftsbestandteiles "Gutspark Dietrichsfeld" als Baustelleneinrichtungsfläche sei im planfestgestellten Umfang nicht erforderlich.

6 Die Klägerin beantragt,

den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. Juli 2019 für das Vorhaben "ABS Oldenburg - Wilhelmshaven PFA 1" aufzuheben,

hilfsweise,

den Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 5. Juli 2019 für das Vorhaben "ABS Oldenburg - Wilhelmshaven PFA 1" für rechtswidrig und nicht vollziehbar zu erklären,

weiter hilfsweise,

1. den Planfeststellungsbeschluss aufzuheben, soweit das Grundstück FlNr. 214/7 der Gemarkung Oldenburg (lfd. Nr. 196 des Grunderwerbsverzeichnisses) über das unverzichtbare Maß hinaus als Baustelleneinrichtungsfläche in Anspruch genommen werden darf,

sowie die Beklagte zu verpflichten, den Planfeststellungsbeschluss dahingehend zu ergänzen bzw. zu ändern, dass

2. an den Lärmschutzwänden Zugangstüren und Zugangswege zu den Zugangstüren mit einer Mindestbreite von 2,50 m beidseitig im Abstand von 200 m sowie gleisparallel verlaufende Rettungswege mit einer Mindestbreite von 1,25 m errichtet werden, das Zuwegungskonzept für den ausgebauten Zustand in Lageplänen darzustellen ist, die Lagepläne in Anlehnung an die DIN 14095 (Feuerwehrpläne) zu erstellen sind und die Darstellung weiterer Infrastrukturdaten, wie z.B. Gewässer/Entwässerungsanlagen mit Fließrichtung oder parallel geführte Wege, die nicht Teil des Zuwegungskonzepts sind, mit der Klägerin abzustimmen ist,

3. der Beigeladenen aufgegeben wird, für den Bahnübergang "Am Stadtrand" eine verkehrlich funktionsfähige Lösung mit geeigneten Ertüchtigungsmaßnahmen in Abstimmung mit der Klägerin zu planen und umzusetzen und

4. in der Nebenbestimmung A.5.2.1 die Nachtzeit von 20:00 bis 7:00 Uhr festgelegt wird.

7 Die Beklagte und die Beigeladene beantragen jeweils,  
die Klage abzuweisen.

8 Sie treten dem Vorbringen der Klägerin entgegen.

## II

9 Die Klage ist zulässig.

10 Die Klägerin ist im Hinblick auf ihr gemeindliches Selbstverwaltungsrecht klagebefugt. Jedenfalls hinsichtlich der ihr zukommenden kommunalen Planungshoheit ist eine Verletzung in eigenen Rechten bzw. eine Betroffenheit in abwägungsrelevanten Belangen nicht von vornherein nach jeder Betrachtungsweise ausgeschlossen (vgl. zu diesem Maßstab nur BVerwG, Urteil vom 28. November 2017 - 7 A 17.12 - BVerwGE 161, 17 Rn. 16 m.w.N.). Die Klägerin hat auch im Hinblick auf das Rettungskonzept eine wehrfähige Position (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. Februar 2019 - 3 A 4.16 - BVerwGE 165, 33 Rn. 19 ff.). Darüber hinaus ist auch Grundeigentum der Klägerin von dem planfestgestellten Vorhaben betroffen. Diese ist als kommunale Gebietskörperschaft zwar nicht Trägerin des Grundrechts aus Art. 14 Abs. 1 GG, kann jedoch wie ein privater Grundstückseigentümer geltend machen, die Inanspruchnahme ihres einfachrechtlich geschützten Eigentums verletze das Gebot gerechter Abwägung (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16. Oktober 2014 - 7 VR 2.14 - juris Rn. 8 m.w.N.).

11 Die Klage ist aber nicht begründet.

12 Der Planfeststellungsbeschluss leidet an keinem zur Aufhebung des Beschlusses oder zur Feststellung seiner Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit führenden Rechtsfehler. Die Klägerin hat auch keinen Anspruch auf Ergänzung um weitere Schutzauflagen.

13 A. Der auf § 18 Abs. 1 Satz 1 AEG i.V.m. § 74 Abs. 1 Satz 1 VwVfG gestützte Planfeststellungsbeschluss ist nicht frei von Verfahrensmängeln; diese haben die Entscheidung jedoch nicht in der Sache beeinflusst.

- 14 1. Die nach § 18a AEG i.V.m. § 73 Abs. 2 VwVfG gebotene Auslegung der Planunterlagen muss nicht alle Unterlagen umfassen, die möglicherweise zur vollständigen Beurteilung der Rechtmäßigkeit der Planung erforderlich sind. Sie kann sich vielmehr auf die Unterlagen beschränken, deren der Einzelne bedarf, um als Laie den Grad seiner Beeinträchtigung abschätzen und sich das Interesse, Einwendungen zu erheben, bewusst machen zu können (vgl. BVerwG, Urteile vom 3. März 2011 - 9 A 8.10 - BVerwGE 139, 150 Rn. 19 und vom 2. Juli 2020 - 9 A 19.19 - juris Rn. 18). Welche Unterlagen hierzu gehören, beurteilt sich nach den Gegebenheiten des Einzelfalles. Unterlagen sind grundsätzlich dann auszulegen, wenn sich erst aus ihnen abwägungserhebliche Auswirkungen auf die Belange potenziell Betroffener oder anerkannter Vereinigungen ergeben; ergänzt eine Unterlage dagegen nur ausgelegte Planunterlagen, muss sie nicht mit ausgelegt werden (vgl. BVerwG, Urteil vom 3. April 2019 - 4 A 1.18 - Buchholz 451.17 § 43 EnWG Nr. 9 Rn. 16).
- 15 Handelt es sich - wie hier - um ein Vorhaben, für das die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, ergeben sich weitere Anforderungen in Bezug auf die Auslegung von Unterlagen aus dem Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG). Nach § 9 Abs. 1b Satz 1 UVPG in der hier noch nach der Übergangsvorschrift des § 74 Abs. 2 UVPG anzuwendenden Fassung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94 - im Folgenden UVPG 2010) sind die entscheidungserheblichen Unterlagen über die Umweltauswirkungen des Vorhabens (Unterlagen nach § 6 UVPG 2010) und diejenigen "entscheidungserheblichen Berichte und Empfehlungen (...), die der zuständigen Behörde zum Zeitpunkt des Beginns des Beteiligungsverfahrens vorgelegen haben", zur Einsicht für die Öffentlichkeit auszulegen. Danach müssen die neben den Unterlagen der UVP-Prüfung "wichtigsten Berichte und Empfehlungen" zugänglich gemacht werden (BVerwG, Urteil vom 15. Februar 2018 - 9 C 1.17 - BVerwGE 161, 180 Rn. 31 unter Hinweis auf BT-Drs. 16/2933 S. 2). Dem entspricht heute wortgleich § 19 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 UVPG 2017. Vor diesem Hintergrund kann es an der Entscheidungserheblichkeit im Sinne des § 9 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 UVPG 2010 fehlen, wenn bestimmte Unterlagen lediglich Detailfragen betreffen oder auf sie in anderen - ihrerseits ausgelegten - Unterlagen Bezug genommen wird. Solche Unterlagen gehören gegebenenfalls auch nicht zu den wichtigsten Berichten und Empfehlungen im Sinne von Art. 6 Abs. 3 UVP-

Richtlinie (vgl. BVerwG, Urteile vom 15. Februar 2018 - 9 C 1.17 - BVerwGE 161, 180 Rn. 31 und vom 2. Juli 2020 - 9 A 19.19 - juris Rn. 20).

- 16 2. Hieran gemessen hätten auch die Verkehrsprognose 2025 und Angaben über die plangegebene Vorbelastung ausgelegt werden müssen.
- 17 Die einem Vorhaben zugrunde gelegte Verkehrsprognose gehört regelmäßig zu den auszulegenden Unterlagen im Sinne von § 73 Abs. 1 Satz 2 VwVfG bzw. den entscheidungserheblichen Berichten und Empfehlungen, die von § 9 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 UVPG 2010 erfasst werden. Dies gilt auch für ein Schienenwegebauvorhaben. Der Senat schließt sich insoweit der auf Straßenbauvorhaben bezogenen Rechtsprechung des 9. Senats des Bundesverwaltungsgerichts an (Urteil vom 15. Februar 2018 - 9 C 1.17 - BVerwGE 161, 180 Rn. 30). Die dort maßgebliche Erwägung, wonach die Verkehrsprognose die voraussichtliche Verkehrsstärke auf dem Verkehrsweg ermittelt und damit nicht nur Basis für dessen Dimensionierung ist, sondern auch die Daten für die Lärmprognose und das gesamte darauf aufbauende Lärmschutzkonzept liefert, gilt im Grundsatz auch für Schienenwege. Einer Auslegung der Verkehrsprognose selbst bedarf es lediglich dann nicht, wenn die Ermittlung der Verkehrszahlen im ausgelegten Erläuterungsbericht hinreichend nachvollziehbar dargestellt ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 15. Februar 2018 - 9 C 1.17 - BVerwGE 161, 180 Rn. 31). Letzteres ist vorliegend jedoch nicht der Fall. Im Erläuterungsbericht wird zwar die gegenwärtige Streckenbelegung mitgeteilt (44 Personen- und 8 Güterzüge, S. 16), und in gleicher Weise werden auch Angaben über die für das Jahr 2025 prognostizierten Zugzahlen gemacht (44 Personen- und 77 Güterzüge, S. 27). Hieraus ließ sich für die Öffentlichkeit erkennen, welche Belegung die Beigeladene erwartet, und dass diese nach dem damaligen Erkenntnisstand deutlich bei den Güterzügen über dem Ist-Zustand liegen wird. Es fehlt aber an nachvollziehbaren Angaben darüber, auf welcher Grundlage die Prognose erstellt worden ist.
- 18 Auch die Ermittlung der plangegebenen Vorbelastung (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 21. November 2013 - 7 A 28.12 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 71 Rn. 45) der von einem (Ausbau-)Vorhaben betroffenen Bestandsstrecke gehört regelmäßig zu den entscheidungserheblichen Berichten und Empfehlungen im

Sinne von § 9 Abs. 1b Satz 1 Nr. 2 UVPG 2010. Ohne Kenntnis der plangegebenen Vorbelastung lässt sich für potenziell Betroffene und anerkannte Vereinigungen nicht verlässlich einschätzen, ob ein geplantes Eisenbahnvorhaben gegenüber der - hinzunehmenden - Vorbelastung der betreffenden Strecke zur Steigerung von Umweltauswirkungen führen kann und in welchem Umfang ihre Belange oder satzungsgemäßen Interessen infolgedessen betroffen werden können. Hierzu bedarf es der Nennung und Erläuterung der ermittelten plangegebenen Vorbelastung in den ausgelegten Unterlagen. Vorliegend ist schon die Nennung der plangegebenen Vorbelastung nicht ersichtlich. Im Erläuterungsbericht sind - wie dargelegt - die derzeitige und die prognostizierte Streckenbelegung wiedergegeben, nicht aber die deutlich über der Ist-Situation liegende plangegebene Vorbelastung von 44 Personen- und 50 Güterzügen.

- 19 3. Einer Auslegung der Verkehrsprognose 2030 bedurfte es dagegen nicht.
- 20 Die Einbeziehung der Verkehrsprognose 2030 in die durchgeführten Auslegungen kam schon aus tatsächlichen Gründen nicht in Betracht. Die Prognose lag weder bei der vom 21. Februar bis 20. März 2014 dauernden ersten noch der vom 2. März bis 3. April 2017 durchgeführten zweiten öffentlichen Auslegung des Plans vor. Vielmehr teilte die Beigeladene der Beklagten die aktualisierten Prognosezahlen erst mit Schreiben vom 24. August 2018 mit und erläuterte sie mit Schreiben vom 25. April 2019 näher. Hinsichtlich solcher Informationen, die für die Entscheidung über die Zulässigkeit des Vorhabens von Bedeutung sein können, die der zuständigen Behörde aber erst nach Beginn des Beteiligungsverfahrens vorliegen, wird der Zugang der Öffentlichkeit gemäß § 9 Abs. 1b Satz 2 UVPG 2010 nach den Bestimmungen des Bundes und der Länder über den Zugang zu Umweltinformationen gewährleistet (vgl. BVerwG, Urteil vom 2. Juli 2020 - 9 A 19.19 - juris Rn. 21; vgl. auch BT-Drs. 16/2494, S. 23).
- 21 Es bedurfte auch nicht deswegen einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung, weil ein Teil der ausgelegten Planunterlagen, insbesondere der Erläuterungsbericht, aufgrund der Verkehrsprognose 2030 sowie der Beigeladenen zwischenzeitlich vorgelegter weiterer Unterlagen zur Darstellung und Erörterung planerischer Alternativen, Änderungen erfahren haben. Ändert der Vorhabenträger die nach § 6 UVPG 2010 erforderlichen Unterlagen im Laufe des Verfahrens, kann nach

§ 9 Abs. 1 Satz 4 UVPG 2010 von einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung abgesehen werden, soweit keine zusätzlichen oder anderen erheblichen Umweltauswirkungen zu erwarten sind. So liegt es hier. Nach der Verkehrsprognose 2030 ist gegenüber der Verkehrsprognose 2025 mit einer deutlich geringeren Verkehrsbelastung im planfestgestellten Streckenabschnitt zu rechnen. Die technische Stellungnahme vom 11. Oktober 2018 (PFA, Anlage 19) vertieft gegenüber den Ausführungen, die im ausgelegten Erläuterungsbericht (dort S. 32 ff.) zur Frage der Trassenauswahl enthalten sind, lediglich die Argumentation des Vorhabenträgers. Zusätzliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen des planfestgestellten Vorhabens waren mithin hinsichtlich der von den Klägern benannten Unterlagen nicht zu besorgen, so dass von einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit abgesehen werden konnte.

- 22 Mit der Verkehrsprognose 2030 ist auch keine nach Gegenstand, Systematik und Ermittlungstiefe neue oder über die bisherigen Untersuchungen wesentlich hinausgehende Prüfung der Umweltbetroffenheiten vorgenommen worden, die für die Beurteilung der Rechtmäßigkeit des Vorhabens insgesamt erforderlich ist und ihren Niederschlag in einer neuen entscheidungserheblichen Unterlage über die Umweltauswirkungen findet (vgl. BVerwG, Urteile vom 10 November 2016 - 9 A 18.15 - BVerwGE 156, 215 Rn. 25 und vom 9. Februar 2017 - 7 A 2.15 - BVerwGE 158, 1 Rn. 28). Den im Erläuterungsbericht enthaltenen tabellarischen Übersichten über die für das Jahr 2025 prognostizierte Streckenbelegung (S. 27) lag eine Verkehrsprognose zugrunde, die sich auf denselben Gegenstand bezog wie die Prognose 2030. Wie sich aus der Anlage 20 zum Planfeststellungsantrag ergibt, sind auch in der Systematik und Ermittlungstiefe keine Unterschiede erkennbar. Hinzu kommt, dass dem Lärmschutzkonzept des Planfeststellungsbeschlusses unverändert die Verkehrsprognose 2025 mit den erhöhten Güterzugzahlen zugrunde gelegt wurde. Damit sind die am stärksten von der Streckenbelegung abhängigen Umweltauswirkungen des Vorhabens von der neuen Prognose nicht in entscheidungserheblicher Weise berührt worden.
- 23 4. Entgegen der Auffassung der Klägerin musste der Bericht über den Termin nach § 5 Abs. 1 Satz 2 UVPG 2010 zur Festlegung des Untersuchungsrahmens der Umweltverträglichkeitsstudie nicht ausgelegt werden. Dies folgt bereits dar-

aus, dass sich dieser lediglich auf Vorfragen der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung bezieht und insoweit nicht das Vorhaben selbst betrifft. Weitere Unterlagen, die zu den "wichtigsten Berichten und Empfehlungen" gezählt werden könnten, benennt die Klägerin schon nicht konkret. Verfahrensfehler sind auch hinsichtlich der Auslegung ergänzender Unterlagen der Vorhabenträgerin zur näheren Darstellung und Erörterung planerischer Alternativen nicht ersichtlich. Für die im Zuge der öffentlichen Auslegung des Plans zu erzielende Anstoßwirkung waren die im ausgelegten Erläuterungsbericht (dort S. 32 ff.) enthaltenen Darlegungen und zeichnerischen Darstellungen zur Alternativenprüfung genügend.

- 24 5. Die unterbliebene Auslegung der Verkehrsprognose 2025 und der Vorbelastung stellt keinen absoluten, sondern lediglich einen relativen Fehler im Sinne von § 4 Abs. 1a UmwRG i.V.m. § 46 VwVfG dar. Ein solcher Verfahrensfehler ist nach § 46 VwVfG unbeachtlich, wenn offensichtlich ist, dass er die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst hat. Zur Aufklärung dieser Frage hat das Gericht im Rahmen seiner Amtsermittlungspflicht nach § 86 Abs. 1 VwGO alle verfügbaren Erkenntnismöglichkeiten auszuschöpfen. Lässt sich nicht aufklären, ob der Verfahrensfehler die Entscheidung in der Sache beeinflusst hat, wird eine Beeinflussung nach § 4 Abs. 1a Satz 2 UmwRG vermutet (BVerwG, Urteil vom 9. Februar 2017 - 7 A 2.15 - BVerwGE 158, 1 Rn. 33; näher BVerwG, Urteil vom 21. Januar 2016 - 4 A 5.14 - BVerwGE 154, 73 Rn. 41 ff.).
- 25 Daran gemessen sind die Mängel vorliegend unbeachtlich. Aufgrund der umfangreichen Einwendungen und der umfänglichen Befassung auch der Lokalpolitik mit dem planfestgestellten Vorhaben - gerade auch mit den Fragen der Verkehrsbelastung auf der Bestandsstrecke und der zu erwartenden Mehrbelastung durch den Streckenausbau - kann festgestellt werden, dass die Defizite bei der Öffentlichkeitsbeteiligung die Entscheidung in der Sache nicht beeinflusst haben. Es erscheint ausgeschlossen, dass es noch Betroffenheiten geben kann, die zu einer anderen Entscheidung in der Sache führten.
- 26 B. Der Planfeststellungsbeschluss leidet an keinen materiellen Fehlern.

- 27 Die Planrechtfertigung als ungeschriebenes Erfordernis jeder Fachplanung und Ausprägung des Prinzips der Verhältnismäßigkeit staatlichen Handelns, das mit Eingriffen in private Rechte verbunden ist (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 26. April 2007 - 4 C 12.05 - BVerwGE 128, 358 Rn. 45 m.w.N.), liegt für das planfestgestellte Vorhaben vor. Für die "ABS Oldenburg - Wilhelmshaven/Langwedel - Uelzen" ist nach § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz - BSWAG) vom 15. November 1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch Art. 1 des Gesetzes vom 23. Dezember 2016 (BGBl. I S. 3221), i.V.m. Abschnitt 1 lfd. Nr. 28 der Anlage zu § 1 BSWAG der vordringliche Bedarf festgestellt. Diese vom Gesetzgeber getroffene Bedarfsfeststellung ist nach § 1 Abs. 2 BSWAG für die Planfeststellung und das gerichtliche Verfahren verbindlich und schließt grundsätzlich die Nachprüfung aus, ob für das geplante Vorhaben ein Verkehrsbedarf vorhanden ist (stRspr, vgl. nur BVerwG, Urteil vom 2. Juli 2020 - 9 A 19.19 - juris Rn. 59 m.w.N.).
- 28 1. Der Planfeststellungsbeschluss steht mit den gesetzlichen Anforderungen an den Brand- und Katastrophenschutz in Einklang. Ein auf die Wahrung dieser Anforderungen bezogenes Rügerecht steht der Klägerin zur Abwehr einer wesentlichen Erschwerung ihrer in diesem Bereich bestehenden Selbstverwaltungsaufgaben zu (vgl. BVerwG, Urteil vom 28. Februar 2019 - 3 A 4.16 - BVerwGE 165, 33 Rn. 20 ff.).
- 29 Nach § 4 Abs. 1 AEG müssen Eisenbahninfrastrukturen und Fahrzeuge den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit an den Bau und an den Betrieb genügen. Die Eisenbahnen und Halter von Eisenbahnfahrzeugen sind verpflichtet, ihren Betrieb sicher zu führen und an Maßnahmen des Brandschutzes und der Technischen Hilfeleistung mitzuwirken (§ 4 Abs. 3 Satz 1 AEG). Eisenbahnen sind zudem verpflichtet, die Eisenbahninfrastruktur sicher zu bauen und in betriebssicherem Zustand zu halten (§ 4 Abs. 3 Satz 2 AEG). Nach § 2 Abs. 1 der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBA) vom 8. Mai 1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Art. 2 der Verordnung vom 5. April 2019 (BGBl. I S. 479), müssen Bahnanlagen und Fahrzeuge so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforder-

rungen gelten als erfüllt, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen.

- 30 Die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung enthält keine ausdrücklichen Vorschriften zu den Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes. Die diesbezüglichen technischen Sicherheitsanforderungen werden aber durch die als Verwaltungsvorschrift eingeführte Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" (EBA-Richtlinie) vom 7. Dezember 2012 konkretisiert. Die EBA-Richtlinie enthält ausweislich ihres Vorworts eine Zusammenstellung zum Teil bereits anerkannter Regeln der Technik und gibt den Fachbehörden und den Eisenbahninfrastrukturunternehmen einen einheitlichen Maßstab für die Erfüllung der Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an die Hand. Die Richtlinie, die nach den Angaben der Beigeladenen unter Beteiligung auch des Ausschusses für Feuerwehrangelegenheiten, Katastrophenschutz und zivile Verteidigung des Arbeitskreises V der Innenministerkonferenz - und damit unter Einbeziehung auch feuerwehrtechnischen Sachverständes - erarbeitet worden ist, konkretisiert die sich aus § 4 Abs. 3 AEG ergebenden Verpflichtungen. Die in der Richtlinie enthaltenen Vorgaben sind Verfahren nach § 18 AEG zugrunde zu legen (Ziffer 1.1 EBA-Richtlinie). Die Anwendbarkeit und fachliche Richtigkeit der Richtlinie haben auch die Beteiligten nicht in Zweifel gezogen.
- 31 Für die im innerstädtischen Bereich verlaufende und nach dem Inhalt der Planfeststellung beidseitig mit Lärmschutzwänden zu versehende Strecke lässt sich - anders als die Klägerin meint - keine atypische Sondersituation feststellen, hinsichtlich derer sich die EBA-Richtlinie keine Geltung beimessen würde. Zu Recht verweist die Beklagte darauf, dass die EBA-Richtlinie ausweislich deren Ziffer 2.2 und 2.3 ausdrücklich auch Situationen erfasst und regelt, in denen - wie hier - Lärmschutzbauwerke größerer Länge bei der Planung des Brand- und Katastrophenschutzkonzepts zu berücksichtigen sind. Die Lage von Eisenbahnstrecken im innerstädtischen Bereich stellt zudem keine atypische Situation, sondern im Gegenteil den typischen Fall dar. Für die Unanwendbarkeit der

EBA-Richtlinie auf innerhalb von Ortslagen geführte Schienenwege gibt es daher keine Anhaltspunkte.

- 32 Den hiernach hinsichtlich der Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes anzulegenden Maßstäben der EBA-Richtlinie wird der Planfeststellungsbeschluss gerecht. Die von der Klägerin geforderten Ergänzungen bzw. Verbesserungen des Rettungs- und Sicherheitskonzepts sind deshalb rechtlich nicht erforderlich (vgl. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG). Nach den Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses werden die nach Ziffer 2.2 EBA-Richtlinie regelmäßig zu wahrenen maximalen Abstände für Zuwegungen zu einer Schienenstrecke zur Heranführung der Fremdrettungskräfte von 1 000 m mit durchschnittlich ca. 500 m deutlich unterschritten. Die nach Ziffer 2.2 EBA-Richtlinie vorgesehene Mindestbreite für Zugänge von 1,60 m, die die von der Klägerin insoweit hervorgehobene Möglichkeit der Begegnung von Personen ausdrücklich berücksichtigt, wird gewahrt. Dies gilt auch hinsichtlich der nach Ziffer 2.2 EBA-Richtlinie geforderten Mindestbreite gleisparalleler Rettungswege von 0,80 m. Der Sachbeistand der Beigeladenen hat in diesem Zusammenhang der mündlichen Verhandlung darauf hingewiesen, dass die Rettung von Personen auf den Rettungswegen nicht den einzigen Fluchtweg darstellt. Die Rettung aus einer Gefahrenzone könne insbesondere auch innerhalb des Zuges erfolgen.
- 33 Aus dem Vorbringen der Klägerin in der mündlichen Verhandlung ergibt sich nichts Anderes. Sie vermochte zwar durch ihren Sachbeistand, Branddirektor Bremer, aufzuzeigen, dass die von ihr geforderten baulichen Anpassungen maßgeblich zu einer weiteren Effektivierung des feuerwehrlichen Einsatzgeschehens beitragen könnten. Dies kann jedoch nicht infrage stellen, dass der angefochtene Planfeststellungsbeschluss den in der EBA-Richtlinie niedergelegten und mithin nach breiter fachlicher Einschätzung für hinreichend erachteten Standards des Brand- und Katastrophenschutzes bei Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen entspricht. Hinzu kommt, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht nur bei der Verkürzung der Abstände der Fluchttüren, sondern auch bei der Anordnung der Flucht- und Servicetüren an mehreren Stellen über das nach der EBA-Richtlinie Erforderliche hinausgegangen ist und die Anzahl der Zugangstüren auf insgesamt 46 erhöht sowie nebeneinander liegende Türen vorgesehen hat, um den Rettungszugang bzw. die Fluchtmöglichkeiten zu verbessern.

- 34 Ebenfalls ist nicht ersichtlich, dass die Beigeladene durch eine weitere Nebenbestimmung des Planfeststellungsbeschlusses verpflichtet werden müsste, der Klägerin Feuerwehrpläne bzw. Lagekarten im Sinne der DIN 14095 (Feuerwehrpläne für bauliche Anlagen) vorzulegen. Die Vorlage derartiger Pläne bzw. Karten ist nach Ziffer 4 der für das planfestgestellte Vorhaben nicht zur Anwendung kommenden EBA-Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln" vom 1. Juli 2008 lediglich bezüglich von Tunnelbauten vorgesehen. Ziffer 3.3 der hier einschlägigen EBA-Richtlinie "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach AEG" regelt demgegenüber - ohne Bezugnahme auf die spezifischen Anforderungen der DIN 14095 - (nur), dass zur Lokalisierung einer Ereignisstelle und zur Einsatzplanung seitens des Eisenbahninfrastrukturunternehmens Planunterlagen zu übergeben sind. Von der Klägerin wird jedoch nicht behauptet und ist auch sonst nicht erkennbar, dass die Beigeladene diesen Verhaltenspflichten, die für die jeweils betroffenen Eisenbahninfrastrukturunternehmen im Übrigen unabhängig von den Festsetzungen eines Planfeststellungsbeschlusses gelten, nicht gerecht werden würde.
- 35 Nach allem ist der auf die Verpflichtung der Beklagten gerichtete Hilfsantrag 2 der Klägerin, im Planfeststellungsbeschluss die erörterten weitergehenden Festsetzungen zum Brand- und Katastrophenschutz zu treffen, unbegründet.
- 36 2. Der Planfeststellungsbeschluss leidet an keinen Mängeln der fachplanerischen Abwägung.
- 37 a) Das fachplanungsrechtliche Abwägungsgebot verlangt, dass - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und - drittens - weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschie-

denen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen. Diese beschränkt sich im Rahmen des Abwägungsgebots daher auf die Frage, ob die Verwaltungsbehörde die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich zutreffend bestimmt hat und ob sie - auf der Grundlage des derart zutreffend ermittelten Abwägungsmaterials - die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten hat (stRspr, vgl. nur BVerwG, Urteil vom 15. Dezember 2016 - 4 A 4.15 - BVerwGE 157, 73 Rn. 23 f. m.w.N.).

- 38 Unabhängig von der insoweit allgemein beschränkten gerichtlichen Kontrolle fachplanerischer Abwägungsentscheidungen kann eine Gemeinde, vergleichbar einem von dem Vorhaben mittelbar Betroffenen, eine gerichtliche Kontrolle der planerischen Abwägungsentscheidung zudem nur hinsichtlich ihrer eigenen Rechte und schutzwürdigen Belange und - wegen der insoweit bestehenden Wechselbeziehung - der ihren Belangen gegenüber gestellten, für das Vorhaben streitenden öffentlichen Belange verlangen (vgl. BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 9.12 - Buchholz 11 Art. 28 GG Nr. 165 Rn. 18). Als eigene Rechtspositionen kommen - neben dem einfachgesetzlichen Eigentum - nur Belange in Betracht, die sich dem Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG zuordnen lassen (BVerwG, Urteil vom 10. Dezember 2008 - 9 A 19.08 - juris Rn. 28). Demgegenüber kann sich eine Kommune weder zum Kontrolleur anderer staatlicher Behörden in Bezug auf die Wahrung des objektiven öffentlichen Rechts aufschwingen noch als Sachwalterin von Rechten Dritter bzw. des Gemeinwohls Belange ihrer Bürger vertreten (vgl. nur BVerwG, Urteil vom 28. November 2017 - 7 A 3.17 - NVwZ 2018, Beilage Nr. 1, 19 Rn. 53 m.w.N.).
- 39 Einen dem Schutzbereich des Art. 28 Abs. 2 Satz 1 GG zuzuordnenden Belang stellt die gemeindliche Planungshoheit dar. Diese vermittelt nach ständiger Rechtsprechung eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen fremde Fachplanungen auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nachhaltig eine bestimmte Planung der Gemeinde stört, wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren

gemeindlichen Planung entzieht oder gemeindliche Einrichtungen in ihrer Funktionsfähigkeit erheblich beeinträchtigt (vgl. nur BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 9.12 - Buchholz 11 Art. 28 GG Nr. 165 Rn. 19). Darüber hinaus muss die Planfeststellungsbehörde auf noch nicht verfestigte, aber konkrete Planungsabsichten einer Gemeinde abwägend dergestalt Rücksicht nehmen, dass durch die Fachplanung von der Gemeinde konkret in Betracht gezogene städtebauliche Planungsmöglichkeiten nicht unnötigerweise "verbaut" werden (BVerwG, Urteil vom 6. September 2018 - 3 A 15.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 86 Rn. 28 m.w.N.).

- 40 Welches Gewicht den Belangen zukommt, wird auch davon bestimmt, ob ihr Träger sich vernünftigerweise auf die mit dem geplanten Vorhaben verbundenen Änderungen einstellen musste und deswegen nicht auf den Fortbestand einer bestimmten Situation vertrauen durfte (BVerwG, Urteil vom 28. März 2007 - 9 A 17.06 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 64 Rn. 19). Je stärker eine Gemeinde schon von ihrer geographischen Lage oder ihrem sonstigen Ausstattungspotenzial her einer Situationsgebundenheit unterliegt, desto eher sind ihr daher Eingriffe, die an dieses Merkmal anknüpfen, zumutbar (BVerwG, Urteil vom 14. Dezember 2000 - 4 C 13.99 - BVerwGE 112, 274 <291>).
- 41 b) Ausgehend von diesen Maßstäben weist der Planfeststellungsbeschluss keine Abwägungsfehler zu Lasten schutzwürdiger Belange der Klägerin auf.
- 42 aa) Der von der Klägerin angenommene Abwägungsausfall wegen des Unterlassens einer Alternativenprüfung liegt nicht vor. Zwar kann die Klägerin zu Recht darauf verweisen, dass der Planfeststellungsbeschluss hinsichtlich der Reichweite der Bindungswirkung der gesetzlichen Bedarfsfeststellung (§ 1 Abs. 2 BSWAG) unzutreffende rechtliche Annahmen zugrunde legt. Dies führt jedoch zu keinem Abwägungsausfall, weil die Planfeststellungsbehörde jedenfalls hilfsweise eine Alternativenprüfung durchgeführt hat.
- 43 Der Planfeststellungsbeschluss (S. 96 f.) geht, im Anschluss an eine Formulierung des Bundesverwaltungsgerichts, wonach mit der Festschreibung eines Vorhabens im gesetzlichen Bedarfsplan als Ausbaustrecke nur eine Streckenalternative in Betracht kommt, die als Ausbau der vorhandenen Strecke angesehen

werden kann (BVerwG, Beschluss vom 2. August 1994 - 7 VR 3.94 - NVwZ 1994, 1000 <1001> = juris Rn. 19), davon aus, dass wegen der Listung der Bahnstrecke "Oldenburg - Wilhelmshaven/Langwedel - Uelzen" als Ausbaustrecke ("ABS") im Bedarfsplan (Abschnitt 1 lfd. Nr. 28 der Anlage zu § 1 BSWAG), die den von der Planfeststellung betroffenen Streckenabschnitt umfasst, eine großräumige Umfahrung von Oldenburg schon deswegen nicht in Betracht komme, weil ein solches Projekt keinen Streckenausbau mehr darstelle und mithin der gesetzlichen Vorgabe zuwiderlaufe. Diese Auffassung geht fehl.

- 44 Unabhängig davon, dass es im Einzelfall ohnehin nicht immer einfach sein wird, Streckenneubau und Streckenausbau voneinander abzugrenzen, fordert das fachplanerische Abwägungsgebot bei der Planfeststellung eines im Bedarfsplan als Ausbauvorhaben ausgewiesenen Vorhabens auch solche planerischen Alternativen in die Prüfung einzubeziehen, die als Streckenneubau zu qualifizieren wären. Die Ausweisung einer Strecke als Ausbaustrecke ("ABS") im Bedarfsplan rechtfertigt keine Verkürzung der Alternativenprüfung. Derartige Rechtswirkungen ergeben sich aus einer solchen Festsetzung im Bedarfsplan nicht. Mit den Festsetzungen des Bedarfsplans wird gemäß § 1 Abs. 2 BSWAG der verkehrliche Bedarf für die bezeichneten Verbindungen für ein nachfolgendes Planfeststellungsverfahren verbindlich festgestellt (vgl. auch BT-Drs. 18/9524 S. 22). Mithin hat der Gesetzgeber darüber entschieden, ob ein als Neubau- oder als Ausbauvorhaben beschriebenes Projekt planerisch weiter zu verfolgen ist (vgl. BT-Drs. 15/1656 S. 12). Im Rahmen der Planfeststellung hat dies - stellt sich die gesetzliche Bedarfsfeststellung nicht im Ausnahmefall als evident unsachlich dar (vgl. hierzu etwa BVerwG, Urteil vom 6. November 2013 - 9 A 14.12 - BVerwGE 148, 373 Rn. 25 m.w.N.) - zur Konsequenz, dass die Planrechtfertigung für ein entsprechendes Neubau- bzw. Ausbauvorhaben gegeben ist. Demgegenüber kann der Bedarfsplan Entscheidungen auf den der Generalplanungsebene nachfolgenden Planungsstufen - insbesondere der Planfeststellung durch die zuständige Planfeststellungsbehörde - darüber, wie ein Projekt konkret realisiert werden soll, nicht vorwegnehmen (vgl. BT-Drs. 15/1656 S. 12 f.). Der Planungsträger ist durch den Bedarfsplan deshalb nicht gehindert, statt des Ausbaus einer Bestandsstrecke eine Neubaustrecke als Trassenalternative zu erwägen (so zum Fernstraßenbau BVerwG, Beschluss vom 5. November 2002 - 9 VR 14.02 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 171 S. 134 m.w.N.). Auch kann eine unter

verkehrlichen Gesichtspunkten optimale oder vorzugswürdige Trasse an entgegenstehenden öffentlichen Belangen, etwa solchen des Naturschutzes, oder entgegenstehenden privaten Belangen, etwa wesentlich schwerwiegenderen Eingriffen in privates Eigentum, scheitern (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. Juni 1995 - 4 C 4.94 - BVerwGE 98, 339 <346 f.>). In diesem Sinne führt auch das Bundesverfassungsgericht aus, dass die Festlegungen im Bedarfsplan von der fachgerichtlichen Rechtsprechung zu Recht nicht auch für die konkrete Linienbestimmung und Trassierung oder für die Abwägung als verbindlich angesehen werden (vgl. - zu einer Eisenbahn-Ausbaustrecke - BVerfG, Kammerbeschlüsse vom 19. Juli 1995 - 2 BvR 2397/94 - NVwZ 1996, 261 m.w.N. und - zu einer Eisenbahn-Neubaustrecke - vom 8. Juni 1998 - 1 BvR 650/97 - NVwZ 1998, 1060).

- 45 bb) Die von der Planfeststellungsbehörde der Alternativenprüfung und der übrigen Abwägungsentscheidung zugrunde gelegte Verkehrsprognose 2030 ist nicht zu beanstanden.
- 46 Nach ständiger Rechtsprechung unterliegen Verkehrsprognosen nur eingeschränkter gerichtlicher Kontrolle. Eine Prognose ist dann nicht zu beanstanden, wenn sie nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde, der ihr zugrundeliegende Sachverhalt zutreffend ermittelt und das Ergebnis einleuchtend begründet ist (stRspr, vgl. nur BVerwG, Beschluss vom 17. Dezember 2019 - 4 B 53.17 - juris Rn. 36 m.w.N.). Diesen Maßgaben wird die hier zugrunde gelegte Verkehrsprognose 2030, die im Rahmen der Arbeiten zur Bundesverkehrswegeplanung im Auftrag des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur erstellt wurde, gerecht.
- 47 (1) Der gewählte Prognosehorizont 2030 ist in methodischer Sicht nicht zu bemängeln. Für die Prognose der Verkehrsentwicklung gibt der Gesetzgeber keinen festen Zeitrahmen vor. Als Prognosehorizont üblich und nicht zu beanstanden ist ein Zeitraum von (mindestens) zehn Jahren ab der Planfeststellung, der hinsichtlich der Verkehrsprognose 2030 gewahrt ist. Auf den Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist - entgegen der Auffassung der Klägerin - nicht abzustellen (vgl. BVerwG, Urteil vom 29. Juni 2017 - 3 A 1.16 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 77 Rn. 87 m.w.N.). Die lediglich noch hinsichtlich der Bewältigung des

Schienenverkehrslärms zugrunde zu legende Verkehrsprognose 2025, die von einer deutlich stärkeren Verkehrssteigerung ausgegangen ist, unterschreitet den üblichen Prognosehorizont. Aus der weiteren Heranziehung dieser Prognose lediglich als Grundlage des planfestgestellten Schallschutzkonzepts entsprechend der gesetzlichen Vorgabe des § 18g Satz 2 AEG ergeben sich jedoch keine belastenden Auswirkungen. Die Heranziehung führt vielmehr zu einem höheren Niveau des Schallschutzes, als dies bei einer Zugrundelegung der niedrigeren Verkehrsprognose 2030 der Fall sein würde.

- 48 (2) Der der Verkehrsprognose 2030 zugrundeliegende Sachverhalt wurde zutreffend und ohne methodische Mängel ermittelt. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der für die Entwicklung des Schienengüterverkehrs vom und zum Seehafen Wilhelmshaven maßgeblichen Seeverkehrsprognose und die für den Güterumschlag in Wilhelmshaven getroffenen Annahmen. Hierbei wurde nach den nachvollziehbaren Erläuterungen des Gutachters der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung methodisch besonders berücksichtigt, dass mit dem im Jahr 2012 in Betrieb genommenen "Jade-Weser-Port" eine neue Verkehrsquelle eröffnet worden ist. Insoweit wurden alle relevanten deutschen Häfen - einschließlich der Binnenhäfen - in die Seeverkehrsprognose einbezogen und auch Verlagerungen bestehender Verkehre ermittelt.
- 49 Die für den Seehafen Wilhelmshaven von dem Gutachterbüro TRIMODE GmbH angenommenen Umschlagsmengen erscheinen nicht als zu niedrig. Der Gutachter der Beigeladenen erläutert nachvollziehbar, dass sich die von weiteren Gutachtern selbstständig prognostizierte Gesamtentwicklung des Seehafenumschlags in Wilhelmshaven als plausibel oder sogar als leicht optimistisch erweist. Die generelle Entwicklung im Containerverkehr der deutschen Häfen verläuft insgesamt niedriger als erwartet (vgl. Schreiben TRIMODE GmbH vom 2. Dezember 2019, S. 10). Zudem ist - ungeachtet einer überdurchschnittlichen Wirtschaftsentwicklung in Deutschland insgesamt - der Seeverkehrsumschlag speziell in Wilhelmshaven zurückgegangen (vgl. Schreiben TRIMODE GmbH vom 2. Dezember 2019, S. 13).
- 50 Die von der Klägerin hinsichtlich der zu erwartenden Umschlagsmengen vorgelegte Untersuchung des Instituts für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL)

aus dem Jahr 2016, wonach der Hafenumschlag bis 2030 auf 83 Mio. t (TRIMODE GmbH: 47,6 Mio. t) und die Transportmenge per Bahn auf ca. 7,4 Mio. t (TRIMODE GmbH: ca. 4,2 Mio. t) ansteigen werde, spricht insoweit lediglich von Umschlagspotenzialen und hält selbst fest, dass es sich bei der Untersuchung um eine insgesamt optimistische Herangehensweise handle und ein Risiko bestehe, dass sich eingerechnete Potenziale nicht vollständig parallel verwirklichen ließen (vgl. ISL, Perspektivpapier Hafen Wilhelmshaven, Management Summary, Juli 2016, S. 7). Zudem weist der Gutachter der Beigeladenen zu Recht darauf hin, dass einer der Hafenentwicklung dienende Perspektiveinschätzung notwendigerweise die Objektivität einer gesamtdeutschen Prognose fehle, auf der die Verkehrsprognose 2030 basiere (vgl. Schreiben TRIMODE GmbH vom 2. Dezember 2019, S. 14 f.).

51 Hinsichtlich der im Rahmen der Verkehrsverflechtungsprognose angenommenen negativen Bevölkerungsentwicklung verweist die TRIMODE GmbH darauf, dass aktuelle Prognosen der Europäischen Union ebenfalls von einem Rückgang der Bevölkerungszahl in Deutschland von aktuell 83 Mio. auf ca. 80 Mio. ausgehen. Die der Verkehrsprognose zugrunde gelegten im Bundesverkehrswegeplan angenommenen ca. 78 Mio. Einwohner lägen zwar etwa drei Prozent darunter. Selbst bei einer Annahme von 84,9 Mio. Einwohnern (Maximalfall) würde jedoch die Wirkung hinsichtlich des zusätzlichen Gesamtverkehrsaufkommens vernachlässigbar gering sein. Veränderte Einwohnerzahlen wirkten sich im Wirtschaftsverkehr gegenüber dem Personenverkehr geringfügiger aus, was aus der Verkehrsverflechtungsprognose entnommen werden könne (vgl. Schreiben TRIMODE GmbH vom 2. Dezember 2019, S. 14). Auch diese Erläuterungen sind für den Senat nachvollziehbar.

52 Soweit die Klägerin meint, es könne nicht unterstellt werden, dass die für 2030 prognostizierte Güterverkehrsmenge im Durchschnitt die gleiche Anzahl von Güterzügen benötige wie die 2025 prognostizierte Menge, geht diese Kritik ins Leere. Der Gutachter der Beigeladenen hat in der mündlichen Verhandlung insoweit nachvollziehbar erläutert, dass die Zugzahlen (39 Güterverkehrszüge täglich) im Rahmen eines komplexen, seit Jahrzehnten im Rahmen der Bundesverkehrswegeplanung eingesetzten Modellierungs- und Umlegungsprozesses er-

mittelt worden sind, der unter anderem Beladungsstrukturen nach Gütergruppen und Produktionssystemen sowie infrastrukturelle Restriktionen berücksichtigt. Ergänzend finde zudem eine Abstimmung mit den Verladern und Zugoperatoren im Schienengüterverkehr statt (vgl. Schreiben TRIMODE GmbH vom 2. Dezember 2019, S. 6 ff.). In der Folge wurden in den Verkehrsprognosen 2025 bzw. 2030 auch unterschiedliche Beladungsmengen pro Güterzug angenommen (namentlich 360 Netto-Tonnen in der Verkehrsprognose 2025 und ca. 470 Netto-Tonnen in der Verkehrsprognose 2030; vgl. Schreiben TRIMODE GmbH vom 2. Dezember 2019, S. 13).

- 53 Der Gutachter der Beigeladenen vermochte in der mündlichen Verhandlung auch nachvollziehbar darzulegen, dass Lokleerfahrten und sonstige Fahrten im Planfeststellungsabschnitt (etwa zum Streckenunterhalt) bei der Verkehrsprognose 2030 als Grundlast Berücksichtigung gefunden haben. Auf den Einwand der Klägerin, verstärkte politische Bemühungen um den Klimaschutz ließen eine Zunahme des Bahnverkehrs erwarten, hat der Gutachter der Beigeladenen nachvollziehbar erläutert, dass es nicht der methodisch korrekten Herangehensweise bei der Erstellung einer Verkehrsprognose entspricht, programmatische politische Zielsetzungen zu berücksichtigen.
- 54 (3) Hinsichtlich des im Prognosefall 2030 zu erwartenden Personenzugverkehrs hat die Beigeladene im gerichtlichen Verfahren mitgeteilt, dass sich aus der im Laufe des Jahres 2018 fortgeschriebenen Zugzahlengrundlage für den Schienenpersonennahverkehr ergibt, dass (seit dem 1. November 2018) statt 48 täglichen Personenzügen nach der Verkehrsprognose 2030 nunmehr 56 Personenzüge angenommen werden. Diese von der Verkehrsprognose 2030 abweichende Annahme fußt auf der zuletzt entsprechend erhöhten Bestellung des Landes Niedersachsen für den Schienenpersonennahverkehr. Es kann offenbleiben, ob die Planfeststellungsbehörde verpflichtet gewesen wäre, auch diese in der Verkehrsprognose 2030 noch nicht abgebildete Zugzahlengrundlage für den Schienenpersonennahverkehr zu berücksichtigen. Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts besteht keine laufende Anpassungspflicht der Planfeststellungsbehörde an neue Prognosen (BVerwG, Urteile vom 9. Juni 2010 - 9 A 20.08 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208 Rn. 74 und vom 30. Mai 2012 - 9 A 35.10 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 225 Rn. 25). Dies gilt jedenfalls so lange,

wie die der Planfeststellung zugrunde gelegte Datenbasis nicht offensichtlich durch neuere Erkenntnisse überholt ist. Ein Vorhabenträger und die Planfeststellungsbehörde sind nicht verpflichtet, selbst laufend die Datenbasis "unter Kontrolle zu halten" (vgl. BVerwG, Urteil vom 9. Juni 2010 - 9 A 20.08 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 208 Rn. 77). Ob die Datenbasis der Verkehrsprognose 2030 hinsichtlich des Personenzugverkehrs vorliegend offensichtlich durch neuere Erkenntnisse überholt gewesen ist und insoweit ausnahmsweise eine Anpassungspflicht bestanden hätte, bedarf jedoch keiner Entscheidung. Wie im jeweiligen Sachzusammenhang darzulegen sein wird, wirkt sich die Zugrundelegung der höheren Personenzugzahl nicht auf das Ergebnis der Planfeststellung aus.

- 55 Für eine von den Klägern behauptete (noch) weit höhere Personenzugzahl im Prognosefall 2030 fehlt es an tatsächlichen Anhaltspunkten. Insbesondere kann insoweit nicht der Zielfahrplan "Deutschlandtakt" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur zugrunde gelegt werden. Der angestrebte "Deutschlandtakt" setzt auf den Infrastrukturmaßnahmen des Bundesverkehrswegeplans 2030 auf, stellt jedoch keine Prognose, sondern lediglich eine "konkrete Angebotsvision" dar, deren Umsetzung von zahlreichen Faktoren abhängt. Zudem gelten die Zielannahmen des "Deutschlandtakts" erst für die Jahre ab 2030, so dass für den hier zugrunde gelegten Prognosehorizont bis zum Jahr 2030 aus diesen Unterlagen auch insoweit keine maßgeblichen Ableitungen getroffen werden können. Der "Deutschlandtakt" bildet nur ein Grundgerüst für den wirtschaftlichen Ausbau sowie eine optimale Nutzung der Schieneninfrastruktur; der Zielfahrplan beinhaltet hierbei nur Mustertrassen (vgl. BT-Drs. 19/11254 S. 3). Auch trifft der "Deutschlandtakt" keine Festlegungen zur Finanzierung der zu seiner Umsetzung erforderlichen Infrastruktur und legt kein rechtlich verbindliches Bedienangebot fest (vgl. Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Zielfahrplan Deutschlandtakt - Informationen zum dritten Gutachterentwurf, 30. Juni 2020, S. 4 f.).
- 56 Aus der Zahl der Personenzüge im Fahrplanjahr 2020 (55 Personenzüge) bzw. der Zahl der von der Stadt Oldenburg aktuell gezählten Personenzüge (nach deren Angaben in der mündlichen Verhandlung 56) ergeben sich keine Anhaltspunkte für eine weit höhere Zahl von Personenzügen im Prognosefall 2030. Von

einer zukünftigen Steigerung der Zugzahlen kann nicht ohne Weiteres ausgegangen werden. Die Beigeladene kann insoweit vielmehr auf die weitgehende Stabilität der Zugzahlen in den letzten Fahrplanjahren verweisen.

- 57 cc) Die Planfeststellungsbehörde hat die Umgehungsvariante der Kläger ohne Rechtsverstoß bereits im Rahmen einer Grobprüfung ausgeschieden.
- 58 Bei der Zusammenstellung des Abwägungsmaterials müssen einerseits alle ernsthaft in Betracht kommenden Alternativlösungen berücksichtigt und mit der ihnen zukommenden Bedeutung in die vergleichende Prüfung der jeweils berührten öffentlichen und privaten Belange eingestellt werden. Eine Planfeststellungsbehörde handelt andererseits nicht schon dann abwägungsfehlerhaft, wenn eine von ihr verworfene Alternative ebenfalls mit guten Gründen vertretbar gewesen wäre. Vielmehr sind die Grenzen der planerischen Gestaltungsfreiheit erst dann überschritten, wenn sich eine andere als die gewählte Lösung unter Berücksichtigung aller abwägungserheblichen Belange eindeutig als die bessere, weil öffentliche und private Belange insgesamt schonendere hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planfeststellungsbehörde in Folge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist.
- 59 Die Planfeststellungsbehörde ist dabei nicht verpflichtet, die Variantenprüfung bis zuletzt offenzuhalten und alle von ihr zu einem bestimmten Zeitpunkt erwoگenen oder von dritter Seite vorgeschlagenen Alternativen gleichermaßen detailliert und umfassend zu untersuchen. Sie braucht den Sachverhalt nur so weit zu klären, wie dies für eine sachgerechte Entscheidung und eine zweckmäßige Gestaltung des Verfahrens erforderlich ist; Alternativen, die ihr aufgrund einer Grobanalyse als weniger geeignet erscheinen, darf sie schon in einem frühen Verfahrensstadium ausscheiden. Ergibt sich dagegen nicht bereits bei einer Grobanalyse des Abwägungsmaterials die Vorzugswürdigkeit einer Trasse, so muss die Behörde die dann noch ernsthaft in Betracht kommenden Trassenalternativen im weiteren Planungsverfahren detaillierter untersuchen und vergleichen (stRspr, vgl. nur BVerwG, Urteil vom 2. Juli 2020 - 9 A 19.19 - juris Rn. 75 m.w.N.). Die ausweislich der Festsetzungen im Bedarfsplan erkennbare Be-

darfsstruktur ist bei der Trassenwahl als gesetzgeberische Wertung in der planerischen Abwägung zu berücksichtigen (vgl. - zum Fernstraßenbau - BVerwG, Beschluss vom 5. November 2002 - 9 VR 14.02 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 171 S. 134). Diesen Maßgaben wird die durchgeführte Alternativenprüfung gerecht.

- 60 (1) Die Alternativenprüfung durch die Planfeststellungsbehörde knüpft in zulässiger Weise an die Variantenuntersuchung der Vorhabenträgerin an (vgl. insbesondere Erläuterungsbericht, S. 32 ff. sowie technische Stellungnahme vom 11. Oktober 2018, PFA, Anlage 19) und bezieht, neben der Ostumfahrung des Stadtgebietes von Oldenburg, eine Reihe weiterer denkbarer Planungsvarianten - wie eine westliche Umfahrung oder eine Tunnellösung - mit ein. Die Ergebnisse dieser Prüfung werden im Planfeststellungsbeschluss (S. 97 ff.) auch nachvollziehbar dargestellt.
- 61 Die Planfeststellungsbehörde durfte zur Begründung für das Ausscheiden insbesondere einer Ostumfahrung des Stadtgebietes von Oldenburg entscheidungstragend darauf abstellen, dass der hierfür erforderliche Trassenneubau mit unverhältnismäßig starken und erstmaligen Eingriffen sowohl in privates, nach Art. 14 GG verfassungsrechtlich geschütztes Eigentum als auch in Natur und Landschaft verbunden wäre, wohingegen der planfestgestellte Ausbau der Bestandsstrecke auf eine bereits langjährig eisenbahngeprägte Umgebung trifft (vgl. PFB, S. 100). Vor diesem Hintergrund durfte - auch wenn es nicht ferngelegen hätte, eine konkrete Kostenschätzung vorzunehmen - die Frage der Mehrkosten einer Ostumfahrung gegenüber der planfestgestellten Variante offengelassen werden. Dessen ungeachtet stellt auch die Klägerin nicht grundlegend in Abrede, dass der für eine Umfahrung erforderliche Neubau mit höheren Kosten verbunden sein dürfte als der planfestgestellte Ausbau der Bestandsstrecke.
- 62 Zur Quantifizierung der zu erwartenden Eingriffe in Eigentum sowie in Natur und Landschaft im Zuge der Errichtung einer Ostumfahrung beziffert die Beigeladene den Flächenbedarf auf 35 ha, ohne hierbei erforderliche weitere Flächen für naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen. Zudem würde die Umfahrungstrasse fast auf gesamter Länge die Landschafts-

schutzgebiete "Kulturlandschaft Wahnbäke" und "Oldenburg-Rasteder Geestrand" neu durchschneiden (vgl. Erläuterungsbericht, S. 36 f.) sowie das FFH-Gebiet "Mittlere und Untere Hunte" queren.

- 63 Das hohe Eingriffspotenzial einer Ostumfahrung und die Wertigkeit der von einer solchen Umfahrungrasse betroffenen Naturräume zeigt sich auch ausweislich des Landschaftsrahmenplans der Klägerin vom November 2016 (S. 631), der darlegt, dass die Trasse mit einem erheblichen Eingriff in das Landschaftsschutzgebiet "Oldenburg-Rasteder Geestrand" verbunden wäre, dass Bereiche betroffen sein würden, die die Voraussetzungen zur Ausweisung als Naturschutzgebiet erfüllten (Donnerschweer Wiesen, Blankenburger Holz) und dass wertvolle Biotope und Gehölzbestände verlorengingen. Die Beigeladene erachtet zudem die Entstehung artenschutzrechtlicher Konflikte für sehr wahrscheinlich (vgl. technische Stellungnahme vom 11. Oktober 2018, S. 11, PFA, Anlage 19).
- 64 (2) Die Planfeststellungsbehörde hat bei der Variantenprüfung auch die Vorteile einer Umfahrung des Stadtgebietes von Oldenburg nicht übersehen. Namentlich erkennt der Planfeststellungsbeschluss (S. 99) die auch von den Klägern besonders hervorgehobene Minderung der Schallimmissionen innerhalb des dicht besiedelten Stadtgebietes als bedeutendes, wenn auch im Ergebnis nicht durchschlagendes Argument zugunsten der Neuerrichtung einer Umgehungsstrasse an.
- 65 Auch weitere Gesichtspunkte, die zugunsten einer Umfahrungrasse angeführt werden können, hat die Planfeststellungsbehörde gewürdigt und sich in zulässiger Weise den Erwägungen der Vorhabenträgerin in deren technischer Stellungnahme vom 11. Oktober 2018 angeschlossen. Insbesondere gilt dies für verkehrliche Vorteile einer im Zuge einer Ostumfahrung des Stadtgebietes von Oldenburg zu errichtenden neuen Huntebrücke mit der Durchfahrtsmöglichkeit für Binnenschiffe ohne Öffnung, geringere Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs durch den Entfall niveaugleicher Kreuzungen sowie betriebliche Vorteile einer Umgehungsstrecke (wie einer Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit). Zu erwartenden kürzeren Fahrzeiten im Schienengüterverkehr stünden nach plausibler Einschätzung von Beigeladener und Beklagter allerdings nicht uner-

hebliche Nachteile für den Schienenpersonenverkehr, wie eine Fahrzeitenverlängerung und der Ausschluss etwaiger neuer Haltepunkte an der Bestandsstrecke, gegenüber. Die Planfeststellungsbehörde würdigt auch die mögliche Einstellung des Bahnverkehrs auf der Bestandstrasse, die ca. 17 ha Fläche wieder verfügbar machte, und übersieht ebenfalls nicht, dass die Umfahungstrasse Befürchtungen hinsichtlich von Gefahrguttransporten innerhalb des Stadtgebietes begegnete sowie das Stadtgebiet nicht nur von Lärm, sondern auch von Erschütterungen entlastete (vgl. zum Ganzen näher technische Stellungnahme vom 11. Oktober 2018, S. 9 ff., PFA, Anlage 19).

- 66 Schließlich würdigt die Planfeststellungsbehörde zugunsten des Ausbauvorhabens ohne Rechtsfehler, dass sich nach der maßgeblichen Verkehrsprognose 2030 - anders als nach der Verkehrsprognose 2025 - der auf der Bestandstrasse zu erwartende Schienenverkehr im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung hält und dass sowohl die Stadtlandschaft Oldenburgs als auch die nachbarschaftlichen Verhältnisse im Stadtgebiet von der seit dem 19. Jahrhundert vorhandenen Bahntrasse vorgeprägt sind (vgl. PFB, S. 99 f.).
- 67 Ausgeschlossen werden kann, dass sich unter Berücksichtigung einer nach neueren Prognosegrundlagen höheren Zahl von Personenzügen (56 statt 48 Personenzüge täglich) am Abwägungsergebnis etwas ändert. Zum einen wird die plangegebene Vorbelastung lediglich geringfügig überschritten (95 gegenüber 94 Zügen). Zum anderen macht die Planfeststellungsbehörde deutlich, dass sie auch auf der Grundlage der deutlichen höheren Verkehrserwartungen der Verkehrsprognose 2025 zu keinem anderen Ergebnis der Variantenuntersuchung gelangt wäre (vgl. PFB, S. 99 f.).
- 68 In verfahrensmäßiger Hinsicht bedarf es im Rahmen der durchgeführten Grobanalyse keiner förmlichen Beteiligung mit Bezug auf Gemeinden, die von einer bereits auf dieser frühen Stufe ausgeschiedenen alternativen Trassenführung betroffen wären.
- 69 c) Entgegen der Auffassung der Klägerin hat die Planfeststellungsbehörde bei ihrer fachplanerischen Abwägungsentscheidung keine maßgeblichen, gegen das

planfestgestellte Vorhaben sprechenden Belange unberücksichtigt gelassen, deren Bedeutung verkannt oder den Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen, der zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Sie hat auch keine im Rahmen der Planfeststellung zu bewältigenden Konflikte übersehen oder unbewältigt gelassen.

- 70 aa) Soweit die Klägerin rügt, dass sich für Oldenburger Baugebiete flächendeckend erhebliche zusätzliche Lärm- sowie Erschütterungsbelastungen ergäben, legt sie schon nicht dar, dass diese so weitreichend wären, dass sie die Gewährleistung gesunder Wohnverhältnisse und damit die Möglichkeiten zur Bauleitplanung bzw. weiteren städtebaulichen Entwicklung im jeweiligen Bereich in Frage stellen würden (vgl. zu diesem Maßstab etwa BVerwG, Urteil vom 6. September 2018 - 3 A 15.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 86 Rn. 29). Abwägungsrelevante Beeinträchtigungen der kommunalen Planungshoheit sind hier nach nicht ersichtlich.
- 71 Hinsichtlich städtischer Liegenschaften verweist die Klägerin auf erhebliche Immissionsbelastungen für mehrere kommunale Objekte und insbesondere auf schwere Beeinträchtigungen für die städtische Kindertagesstätte Dietrichsfeld während der Bauphase, trägt jedoch nicht substantiiert vor, dass die Bewältigung der Lärmproblematik durch die planfestgestellten Schallschutzmaßnahmen defizitär wäre. Auf ebenfalls angesprochene individuelle Lärmschutzbelange ihrer Bürger kann sich die Klägerin - wie bereits dargelegt - nicht berufen.
- 72 bb) Zu den von der Klägerin gerügten Verkehrsbeeinträchtigungen, insbesondere durch die Trennungswirkung verlängerter Schrankenschließzeiten an fünf höhengleichen Bahnübergängen, ist - abgesehen davon, dass die Klägerin nicht berechtigt ist, die Belange einzelner Verkehrsteilnehmer wahrzunehmen - darauf hinzuweisen, dass sich die nach der Verkehrsprognose 2030 zu erwartende Verkehrsfrequenz auf der Schienenstrecke im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung hält (87 Zugfahrten gegenüber einer plangegebenen Vorbelastung mit 94 Zügen) und insoweit auch seitens der Klägerin hinzunehmen ist. Abweichendes kann sich auch unter Berücksichtigung einer nach neueren Prognosegrundlagen höheren Zahl im Prognosefall erwarteter Personenzüge (56 statt 48 Personenzüge täglich) nicht ergeben. Die Beigeladene hat insoweit nachvollziehbar

dargelegt, dass die Schrankenschließzeiten auch unter Berücksichtigung dieser zusätzlichen Personenzüge hinter der plangegebenen Vorbelastung zurückbleiben. Ausschlaggebend hierfür ist, dass die Schließzeiten bei durchfahrenden Güterzügen, deren prognostizierte Zahl nach der Verkehrsprognose 2030 deutlich hinter der plangegebenen Vorbelastung zurückbleibt (39 gegenüber 50 Güterzügen), wegen deren meist deutlich größerer Zuglänge und deren geringerer Geschwindigkeit länger sind als die Schließzeiten bei durchfahrenden Personenzügen.

73 cc) Mit einem Hilfsantrag begehrt die Klägerin, der Beigeladenen aufzugeben, für den Bahnübergang "Am Stadtrand" in Abstimmung mit ihr eine verkehrlich funktionsfähige Lösung mit geeigneten Ertüchtigungsmaßnahmen zu planen und umzusetzen, weil es nach den Prognosedaten 2025 an diesem Bahnübergang zu unzumutbaren Schrankenschließzeiten von mindestens 14 Minuten pro Stunde komme. Ein solcher Anspruch kommt nach dem Dargelegten nicht in Betracht. Gegen die Herausnahme von Maßnahmen der baulichen Optimierung im Bereich des Bahnüberganges "Am Stadtrand" aus der Planfeststellung sind rechtliche Bedenken nicht zu erheben, weil auf der Grundlage der maßgeblichen Verkehrsprognose 2030 - wie dargelegt - die vorhabenbedingt zu erwartenden Zugzahlen nicht über die plangegebene Vorbelastung hinausgehen. Vor diesem Hintergrund besteht, wie im Planfeststellungsbeschluss (S. 41) zu Recht festgestellt, keine Notwendigkeit, die Verkehrssituation an dem Bahnübergang planungsrechtlich in den Blick zu nehmen, um sie mit Vorsorgemaßnahmen konfliktmindernd zu optimieren. Abweichendes kann sich auch unter Berücksichtigung einer höheren Zahl von Personenzügen (56 statt 48 Personenzüge täglich) nicht ergeben. Die Beigeladene hat berechnet, dass die Schrankenschließzeiten am Bahnübergang "Am Stadtrand" auch unter Berücksichtigung dieser zusätzlichen Personenzüge um zwölf Minuten hinter der plangegebenen Vorbelastung zurückbleiben. Einwände gegen die Richtigkeit dieser Berechnung hat die Klägerin nicht erhoben. Rechtlich nicht maßgeblich ist, wie sich die Schrankenschließzeiten gegenüber der gegenwärtigen tatsächlichen Situation verändern werden.

74 Der Beseitigung eines im Bereich der Autobahn-Überführung zwischen Nedderend und Babenend parallel zur Eisenbahnstrecke geführten Fuß- und Radweges

erscheint entgegen der Auffassung der Klägerin nicht als fehlerhaft. Insoweit verweist die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer fachplanerischen Abwägung ohne Rechtsfehler darauf, dass einerseits vorhabenbedingt kein ausreichender Platz mehr für den Weg vorhanden sei und andererseits keine unzumutbaren Verkehrsverhältnisse entstünden (vgl. PFB, S. 117, und Erläuterungsbericht, S. 136).

- 75 dd) Soweit die Klägerin unzumutbare Beeinträchtigungen der Huntebrücke, die außerhalb des von der Planfeststellung betroffenen Streckenabschnittes liegt, durch das im Prognosefall zu erwartende Verkehrsaufkommen rügt, geht dies schon wegen des nach der Verkehrsprognose 2030 hinter der plangegebenen Vorbelastung zurückbleibenden Verkehrsaufkommens ins Leere. Dies gilt sowohl hinsichtlich der Brückenöffnungszeiten für den Schiffsverkehr als auch im Hinblick auf die befürchtete Erhöhung von Ausfallzeiten. Auch unter Berücksichtigung einer nach neueren Prognosegrundlagen höheren Zahl von Personenzügen (56 statt 48 Personenzüge täglich) kommt Abweichendes nicht in Betracht. Die plangegebene Vorbelastung wird auf dieser Grundlage lediglich um einen Zug täglich (95 statt 94 Züge) überschritten und bewegt sich insoweit weiter im Bereich der plangegebenen Vorbelastung (vgl. PFB, S. 94).
- 76 Inwieweit die Leistungsfähigkeit der in den planfestgestellten Streckenabschnitt einbezogenen Pferdemarktbrücke (vgl. PFB, S. 90 f. und 126) nicht ausreichend untersucht worden sein soll, legt die Klägerin schon nicht näher dar. Entsprechendes gilt hinsichtlich der ebenfalls angesprochenen Frage der Leistungsfähigkeit der Einfädelung der Eisenbahnstrecke 1522 in die Strecke 1502, der westlichen Einfahrt in den Hauptbahnhof sowie des Hauptbahnhofs selbst.
- 77 ee) Die Planfeststellungsbehörde hat auch die städtebaulichen Auswirkungen der planfestgestellten Ausbaustrecke rechtsfehlerfrei bewältigt. Der Einwand der Klägerin, es fehle eine Bewertung der insbesondere mit der Errichtung der Lärmschutzwände nebst der Errichtung von Oberleitungsmasten (und Oberleitungen) verbundenen Eingriffe in das Stadtbild, geht fehl. Der Planfeststellungsbeschluss (S. 124) setzt sich vielmehr auch mit den Belangen des Ortsbildes der Klägerin auseinander und verweist hierbei darauf, dass das Vorhaben einen bereits seit langer Zeit vorhandenen und damit die Umgebung maßgeblich

vorprägenden Verkehrsweg betrifft, so dass sich die Beeinträchtigung in einem Rahmen bewege, der nicht als unzumutbar eingeordnet werde. Dies lässt Abwägungsfehler nicht erkennen (vgl. auch BVerwG, Urteil vom 30. Mai 2012 - 9 A 35.10 - Buchholz 407.4 § 17 FStrG Nr. 225 Rn. 36). Zudem sind Maßnahmen zur besseren Einbindung des Schienenweges in das Ortsbild durch die Verwendung transparenter Elemente, Begrünung und Auswahl geeigneter Farben und Materialien für die Lärmschutzwände, die nach Wahl der Klägerin auch als Gabionen ausgeführt werden können, vorgesehen (vgl. PFB, S. 28 und 103 ff., insbesondere S. 106).

- 78 Mit der Frage, ob angesichts des nach der Verkehrsprognose 2030 gegenüber der Verkehrsprognose 2025 geringeren zu erwartenden Schienenverkehrslärms Anpassungen am Umfang der geplanten Lärmschutzwände geboten waren, um den Belangen des Stadtbildes besser gerecht zu werden, setzt sich die Planfeststellungsbehörde ebenfalls auseinander. Zu Recht verweist der Planfeststellungsbeschluss insoweit darauf, dass die Regelung des § 18g Satz 2 AEG einer Herabsetzung der Wirksamkeit des Schallschutzkonzepts entgegensteht. Zum anderen kann auch diesbezüglich frei von Abwägungsfehlern an dem Umstand angeknüpft werden, dass das Ortsbild der Stadt Oldenburg durch die bereits seit 1867 in Betrieb befindliche Bestandsstrecke, an die Baugebiete erst im Lauf der Zeit herangerückt sind, maßgeblich vorgeprägt ist (vgl. PFB, S. 103 ff.).
- 79 Auch unter dem Gesichtspunkt denkmalschutzrechtlicher Belange - die geplanten Lärmschutzwände und Oberleitungsmasten beeinträchtigten nach Darstellung der Klägerin 44 Baudenkmale auf mittlerem und 15 auf hohem Niveau - setzt sich die Planfeststellungsbehörde abwägend mit den beeinträchtigenden Wirkungen der Lärmschutzwände und Oberleitungsmasten auseinander und verweist insoweit ebenfalls ohne Rechtsfehler auf das Gewicht des gesetzlich gebotenen aktiven Lärmschutzes in der Abwägung (vgl. PFB, S. 123 f.). Substanzverluste an Denkmälern stehen nicht in Rede.
- 80 Hinsichtlich des von der Klägerin als solchen bezeichneten "Theaterbühneneffekts" im Bereich von Bahnübergängen verweist die Planfeststellungsbehörde abwägungsfehlerfrei darauf, dass mit der Unterbrechung von Lärmschutzwän-

den an Bahnübergängen zumindest eine Auflockerung ihrer ansonsten geschlossenen Bauweise verbunden ist, die unter optischen Gesichtspunkten eher als vorteilhaft empfunden werden kann, im Übrigen aber wegen der notwendigen ungehinderten Straßenführung jedenfalls hinzunehmen ist (vgl. PFB, S. 103 ff.).

- 81 ff) Die Belange des Brand- und Katastrophenschutzes wahrt der Planfeststellungsbeschluss auch im Rahmen der fachplanerischen Abwägung. Ohne Abwägungsmängel kann die Planfeststellungsbehörde darauf verweisen, dass mit dem planfestgestellten Vorhaben neue spezifische Risiken bezüglich von Gütertransporten nicht geschaffen werden (vgl. PFB, S. 114). Auch insoweit ist überdies darauf hinzuweisen, dass die nach der Verkehrsprognose 2030 zu erwartende Zahl der Güterzüge - und damit das diesbezügliche Risikopotenzial - sogar deutlich hinter der plangegebenen Vorbelastung zurückbleibt (39 gegenüber 50 Güterzügen). Nachvollziehbar verweist die Beigeladene unter Abwägungsgesichtspunkten hinsichtlich der bahnparallelen Rettungswege noch darauf, dass eine etwaige Verbreiterung dieser Wege zu einer verminderten Wirkung der Lärmschutzwände sowie zu einer erhöhten Grundinanspruchnahme insbesondere zu Lasten Privater führte.
- 82 gg) Die zu erwartenden bauzeitlichen Belastungen wurden von der Planfeststellungsbehörde ebenfalls abwägungsfehlerfrei bewältigt. Soweit sich die Klägerin auf diesbezügliche Belastungen insbesondere als Eigentümerin betroffener Grundstücke oder Betreiberin kommunaler Einrichtungen - namentlich der Kindertagesstätte Dietrichsfeld - beruft, greifen ihre Einwendungen nicht durch. Zur Minderung der Belastung mit baubedingten Lärmimmissionen sieht der Planfeststellungsbeschluss (S. 23 ff.) umfangreiche Nebenbestimmungen zum Schutz gegen Baulärm vor und nimmt ergänzend die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 (AVV Baulärm) in Bezug. Etwaige Defizite bei der Beachtung von Festsetzungen des Planfeststellungsbeschlusses oder der Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm bei der Baudurchführung sind eine Frage des Vollzugs und können die Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses nicht in Zweifel ziehen.

- 83 Weitergehender Regelungen im Planfeststellungsbeschluss zu Details der Baustellenplanung bedurfte es nicht. Die Erstellung eines von der Klägerin angesprochenen Baulärm- oder Bauimmissionsgutachtens setzt eine Ausführungsplanung voraus, die ein Vorhabenträger ohne gesicherte Rechtsposition, die er erst mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses erlangt, grundsätzlich nicht erstellen muss (vgl. BVerwG, Urteile vom 8. September 2016 - 3 A 5.15 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 75 Rn. 29 und vom 29. Juni 2017 - 3 A 1.16 - Buchholz 442.09 § 18 AEG Nr. 77 Rn. 42).
- 84 Im Wege eines Hilfsantrags begehrt die Klägerin, dass in der dem Schutz gegen Baulärm dienenden Nebenbestimmung A.5.2.1 des Planfeststellungsbeschlusses (S. 23) die Nachtzeit von 20:00 bis 7:00 Uhr festgelegt wird, weil nach Ziffer 3.1.2 der AVV Baulärm die Zeit von 20:00 bis 7:00 Uhr als Nachtzeit gelte. Dieses Vorbringen beruht auf einem Missverständnis und ist unbegründet. Mit der Nebenbestimmung A.5.2.1 soll nicht etwa - wie von der Klägerin angenommen - die Regelung nach Ziffer 3.1.2 der AVV Baulärm modifiziert werden. Im Planfeststellungsbeschluss wird vielmehr eine Schutzauflage dahingehend formuliert, als - über die nach der AVV Baulärm geltenden Immissionsrichtwerte für die Nachtzeit (20:00 bis 7:00 Uhr) hinaus und unabhängig von den diesbezüglichen Regelungen - in der Zeit zwischen 22:00 und 6:00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen dafür Sorge zu tragen ist, dass Bauarbeiten in der Nähe schutzwürdiger Bebauung auf das unumgänglich notwendige Mindestmaß beschränkt werden.
- 85 hh) Mit einem weiteren Hilfsantrag begehrt die Klägerin, auf die Inanspruchnahme des in ihrem Eigentum stehenden Grundstücks FlNr. 214/7 der Gemarkung Oldenburg, auf dem sich der Gutspark Dietrichsfeld als geschützter Landschaftsbestandteil befindet, als Baustelleneinrichtungsfläche soweit wie möglich zu verzichten. Auch dieser Hilfsantrag ist unbegründet. Die Beigeladene legt nachvollziehbar dar, dass die randliche Inanspruchnahme des Gutsparks Dietrichsfeld für ein bauzeitliches, temporäres Umfahrgleis nebst Entwässerungsgraben im Zuge der Bahnhochlegung zur Beseitigung des Bahnübergangs Alexanderstraße aus technischen Gründen zwingend erforderlich ist (vgl. hierzu auch PFB, S. 49). Die geplante Baustelleneinrichtungsfläche liegt nach den weiteren Ausführungen der Beigeladenen zudem ausschließlich im Bereich einer

Wiese außerhalb eines vorhandenen schutzwürdigen Seggenbestands. Zudem sieht die Satzung über den geschützten Landschaftsbestandteil OL-S-8 "Gutspark Dietrichsfeld im Stadtteil Bürgerfelde/Dietrichsfeld" der Stadt Oldenburg vom 23. März 2009 in ihrem § 4 Nr. 2 ausdrücklich die Freistellung mit der Bahnhochlegung verbundener notwendiger Arbeiten und Maßnahmen im östlichen Grundstücksgrenzbereich von nach der Satzung geltenden Verboten vor.

86 Die Kostenentscheidung beruht auf § 154 Abs. 1 und § 162 Abs. 3 VwGO.

Prof. Dr. Korbmacher

Dr. Schemmer

Dr. Rublack

Dr. Günther

Dr. Löffelbein

#### B e s c h l u s s

Der Wert des Streitgegenstandes wird auf 60 000 € festgesetzt.

Prof. Dr. Korbmacher

Dr. Schemmer

Dr. Rublack

Dr. Günther

Dr. Löffelbein