

■ Stadt Oldenburg
Schalltechnisch-städtebaulich-strategische und rechtliche
Beratung – Modul 1

Planfeststellungsverfahren
Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven

Beratungspapier 01
Bericht-Nr. 13013_sct_bep01_130614_final
Digitale Fassung

■ IBK

Ingenieur- und
Beratungsbüro
Dipl.-Ing. Guido Kohnen

Immissionsschutz
Städtebau
Umwelt

Gutachten
Beratung
Planung

■ Beratender Ingenieur RH-PF
Freier Stadtplaner AK RH-PF
Verband Beratender Ingenieure

in Kooperation mit:

DOLDE MAYEN & PARTNER

RECHTSANWÄLTE

Freinsheim, Stuttgart 14.06.2013

Beratungspapier 01

**Schalltechnisch-städtebaulich-strategische und rechtliche Beratung – Modul 1
Planfeststellungsverfahren**

Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven, Stadt Oldenburg

Erarbeitung eines strategischen Konzepts für die Positionierung der Stadt Oldenburg im anstehenden Planfeststellungsverfahren Planfeststellungsabschnitt 1 und rechtliche Vorprüfung zentraler Fragestellungen

Berichtsnummer:

IBK 13013_sct_bep01_130614_final

Berichtsdatum:

14.06.2013

Auftraggeber | bearbeitet für

Stadt Oldenburg
Dezernat 4
Amt für Verkehr und Straßenbau
Industriestraße 1
26121 Oldenburg

Auftragnehmer | bearbeitet von

IBK Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen
Herrenstraße 7
67251 Freinsheim



Dipl.-Ing. Guido Kohnen

Dolde Mayen & Partner, Rechtsanwälte
Genohaus
Heilbronner Straße 41
70191 Stuttgart



Dr. Winfried Porsch

Gliederung

1	Aufgabenstellung	5
2	Grundlagen der Beratung	6
3	Beratungsumfang	8
4	Rechtliche Aspekte	11
4.1	Bedeutung der Festlegung der Bestandstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven im Bundesverkehrswegeplan 2003	11
4.1.1	Inhalt Bundesverkehrswegeplan 2003	11
4.1.2	Rechtliche Bedeutung des Bedarfsplans	11
4.1.3	Finanzierbarkeit	13
4.2	Rechtstellung der Stadt Oldenburg im Planfeststellungsverfahren	13
4.3	Rechtliche Anforderungen an die Alternativenprüfung	15
4.4	Anforderungen an die Darstellung der Unzumutbarkeit der Antragstrasse	16
4.5	Anforderungen an die Darstellung der vorzuziehenden Alternative Eisenbahnumfahrung	17
5	Fachtechnische Aspekte	17
5.1	Festlegung der Grobtrasse unter der Berücksichtigung der bautechnischen Realisierbarkeit und der betrieblichen Eignung	17
5.1.1	Bautechnische Grobtrassierung	18
5.1.2	Eisenbahnbetriebstechnische Untersuchungen	19
5.1.3	Vorgehensweise	19
5.2	FFH, Artenschutz, Naturschutz	20
5.3	Schall (primärer Luftschall)	23
5.3.1	Schienenverkehrslärm	24
5.3.2	Straßenverkehrslärm	26
5.3.3	Gesamt-Verkehrslärm	27
5.4	Erschütterungen und sekundärer Luftschall	28
5.5	Gefahrgut	28
5.6	Hochwasserschutz	31

5.7	Städtebauliche Verträglichkeit.....	31
5.8	Eigentum	32
5.9	Kosten	34
6	Strategische Aspekte und weitere Vorgehensweise	35
6.1	Eisenbahnumfahrung	35
6.2	Zeitliche Aussetzung weiterer Schritte im Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 1	36
6.3	Inhaltliche Abstimmung mit der DB AG.....	36
6.4	Inhaltliche Abstimmung mit der Gemeinde Rastede.....	36
6.5	Inhaltliche Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen.....	37
6.6	Umgang mit dem Wegfall des Schienenbonus für Planfeststellungsverfahren, ab dem 01.01.2015	37
6.7	Verfügbarkeit der Grundstücke, auf der die künftige Eisenbahnumfahrung verlaufen wird	38
6.8	Verlust landwirtschaftlicher Flächen	38
6.9	Antragstrasse	39
6.10	Begleitende Arbeit im politischen Raum	39
6.11	Begleitende Öffentlichkeitsarbeit	39

1 Aufgabenstellung

Die Deutsche Bahn beabsichtigt den Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven. Auf dieser Strecke wird künftig ein höherer Güterzugverkehr zu erwarten sein, da diese Strecke zur landseitigen Anbindung des Jade-Weser-Ports dienen wird. Für den entsprechenden Streckenausbau werden verschiedene Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Der Planfeststellungsabschnitt 1 (Oldenburg - Rastede) umfasst die Gemarkungsfläche der Stadt Oldenburg sowie Teilbereiche der nördlich angrenzenden Gemeinde Rastede. Die Offenlage der Planungsunterlagen für diesen Planfeststellungsabschnitt 1 soll Mitte 2013 erfolgen.

Die in Arbeit befindlichen Antragsunterlagen sehen einen Ausbau der vorhandenen 2-gleisigen Bahnstrecke in Form der Elektrifizierung vor. Dieser Ausbau wird gemäß Aussagen des Bundesverkehrsministeriums als wesentliche Änderung definiert. In der Folge wird für die schutzbedürftige Bebauung auf der Gemarkung der Stadt Oldenburg Lärmvorsorge im Sinne der Verkehrslärmschutzverordnung gewährt.

Im Vorgriff auf die künftigen Schallschutzmaßnahmen aufgrund der wesentlichen Änderung der Strecke wurde in einem Vergleich vor dem Bundesverwaltungsgericht von Seiten der Deutschen Bahn die vorgezogene Durchführung von passiven Schallschutzmaßnahmen im Planfeststellungsabschnitt 1 zugesagt.

Der Rat der Stadt Oldenburg lehnt den von der Deutschen Bahn favorisierten Ausbau der vorhandenen Bahnstrecke ab. Daher haben die politischen Gremien die Stadtverwaltung Oldenburg aufgefordert, eine Machbarkeitsstudie zur Eisenbahnumgehung im Osten des Siedlungskörpers der Stadt Oldenburg, parallel zur Autobahn A 29 zu erarbeiten und die zu erwartenden Kosten für eine Eisenbahnumgehung abzuschätzen. Die entsprechenden Unterlagen wurden im Jahr 2012 vorgelegt.

Im Vorfeld der im Jahr 2013 stattfindenden Offenlage der Planfeststellungsunterlagen im Planfeststellungsabschnitt 1 ist zeitnah zu entscheiden, wie sich die Stadt Oldenburg in dem anstehenden Planfeststellungsverfahren positionieren soll, um einen für die Bürgerschaft der Stadt Oldenburg möglichst verträglichen Ausbau der Bahnstrecke Oldenburg – Wilhelmshaven zu erreichen.

Um diesen Entscheidungsprozess vorzubereiten und strategisch zu begleiten, ist die Stadt Oldenburg an das Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen (IBK) und die Kanzlei Dolde Mayen & Partner mit der Bitte um schalltechnisch-städtebaulich-strategische und rechtliche Beratung herangetreten.

2 Grundlagen der Beratung

Das vorliegende Beratungspapier basiert auf folgenden Grundlagen:

Beschreibung	Ersteller	Stand des Dokuments
Verordnung über die Neufeststellung von Überschwemmungsgebieten für die Hunte unterhalb der Stadt Oldenburg vom 17. März 1980	Bezirksregierung Weser-Ems	21.03.1980
Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord – Planfeststellungsbehörde -, -P-143.3/72 vom 15.03.2007 für den Ausbau der Bundeswasserstraße Jade im Bereich von km 7 bis km 15 durch die Errichtung eines Tiefwasserhafens für Containerschiffe (Jade Weser Port)	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nord	15.03.2007
Untersuchung der Machbarkeit – Ersatz der Eisenbahnklappbrücke über die Hunte in Oldenburg-Drielake durch eine feste Brücke	DB ProjektBau Regionalbereich Nord	26.01.2009
Neu- und Ausbaumaßnahmen der Schiene	Deutsche Bahn AG	März 2010
Gemeinsame Entschließung der Fraktionen im Rat der Stadt Oldenburg zu den Themen Lärmschutz und Verkehrsanbindung des Jade-Weser-Ports	Stadt Oldenburg	28.03.2011
Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben 'ABS Oldenburg – Wilhelmshafen: Ausbaustufe III, PFA 2 Rastede-Hahn', Bahn-km 9,722 – 21,236 der Strecke 1522 Oldenburg Hbf. – Wilhelmshaven Hbf.	Eisenbahn-Bundesamt Außenstelle Hannover	02.08.2011
Nutzen-Kosten-Analyse eines vorgezogenen Ersatzes der Eisenbahnklappbrücke Oldenburg-Drielake	PLANCO Consulting GmbH	September 2011
Bahnlinien im Weser-Ems-Raum	Stadt Oldenburg, FB Verkehrsplanung	Oktober 2011
Fahrplanstudie als Ergänzung zur Einschätzung der Betriebssituation im Bereich der Huntebrücke in Oldenburg (Oldenb) unter den Bedingungen des Betriebsprogramms 2025 mit voller Arbeitsfähigkeit des Jade-Weser-Ports vom 22.11.2010		12.12.2011
Diverse Unterlagen zum Klageverfahren der Stadt Oldenburg u.a. beim Bundesverwaltungsgericht betreffend den PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS GEMÄSS § 18 AEG FÜR DAS VORHABEN "ABS OLDENBURG – WILHELMSHAVEN: AUSBAUSTUFE III, PFA 2 RASTEDE-HAHN", BAHN-KM 9,722 – 21,236 DER STRECKE 1522 OLDENBURG 2 HBF. – WILHELMSHAVEN HBF., - 58100 PAP 75/10 VOM 02.08.2011 und den PLANFESTSTELLUNGSBESCHLUSS GEMÄß § 18 AEG FÜR DAS VORHABEN "ABS OLDENBURG – WILHELMSHAVEN: AUSBAUSTUFE III, PFA 3 JADERBERG - VAREL", BAHN-KM 21,236 – 35,200 DER STRECKE 1522 OLDENBURG HBF. – WILHELMSHAVEN HBF., - 58100 PAP 91/10 VOM 02.08.2011		2011/2012

Beschreibung	Ersteller	Stand des Dokuments
Schalltechnisches Gutachten zur Lärmbelastung entlang der A 29 unter Berücksichtigung einer neuen Bahntrasse, Gutachten Nr.: 2012/0053	Akustikbüro Oldenburg	27.02.2012
Voruntersuchung für eine Trassenalternativprüfung / Ermittlung konfliktarmer Korridore zur Entlastung des Schienenverkehrs in Oldenburg vom Güterverkehr des Jade-Weser-Ports	NWP	16.04.2012
Stadtteilkonferenz zur Hinterlandanbindung Jade-Weser-Port	Stadt Oldenburg	07.-16.05.2012
Auszug aus dem Protokoll über die öffentliche/ nicht-öffentliche Sitzung des Rates der Stadt Oldenburg (Oldb) am 21.05.2012	Stadt Oldenburg	21.05.2012
Kostenabschätzung der sich für die Stadt Oldenburg bietenden Alternativen zum Thema Schienenausbau im Planfeststellungsabschnitt 1 der Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven unter besonderer Berücksichtigung der Kosten für die Erneuerung der Hunte-Klappbrücke in Drielake sowie der Erweiterung des Planfeststellungsabschnitts 1 bis zum Oldenburger Hauptbahnhof	Stadt Oldenburg, Amt für Verkehr und Straßenbau	18.09.2012
Diverse fachliche und rechtliche Unterlagen betreffend die Diskussion um Gefahrgut im Zuge des Ausbaus der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel		Juli 2012
Strecke 1522 ABS Oldenburg – Wilhelmshaven PFA 1 Oldenburg Auszüge aus dem Erläuterungsbericht zur Planfeststellung; Vorabfassung zur Erläuterung der Methodik ohne Ergebnisse	A.I.T. GmbH Ingenieure im Bauwesen	20.08.2012
ABS Oldenburg – Wilhelmshaven, PFA 1 Stadtgebiet von Oldenburg: Aktiver und vorgezogener passiver Schallschutz – Tischvorlage für die Sitzung des Verkehrsausschusses am 08.10.2012	DB ProjektBau GmbH	Oktober 2012
Oldenburger Bahnproblematik (Dokumentation)	Bürgerinitiative 'Lärmschutz im Verkehr (LiVe)'	11.12.2012
Diskussionspapier für die Projektgruppe 'zur Durchsetzung der Bahnumgehungstrasse entlang der A 29'	Dr. Armin Frühauf	07.02.2013

Tabelle 1 Projektunterlagen

Besprechungsgegenstand und Teilnehmer	Ort	Datum der Besprechung
Schalltechnisch-städtebaulich-strategische Erstberatung durch IBK, Herr Kohnen	Stadt Oldenburg	07.11.2012
Schalltechnisch-städtebaulich-strategische und rechtliche Beratung der Stadt Oldenburg am Beispiel der Rheintalbahn, Festlegung des Leistungsumfang der Beratung der Stadt Oldenburg Teilnehmer: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Oldenburg, Herr Prof. Müller, Herr Paetzold ▪ Kanzlei Dolde Mayen & Partner, Herr Prof. Dr. Dolde, Herr Dr. Porsch ▪ IBK Herr Kohnen 	Kanzlei Dolde Mayen & Partner, Stuttgart	04.12.2012
Abstimmung der Aufgabenstellung und des Untersuchungsumfangs für eine eisenbahnbetriebliche Untersuchung Teilnehmer: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Stadt Oldenburg, Herr Prof. Müller ▪ VWI GmbH, Herr Prof. Dr. Dobeschinsky ▪ VWI GmbH, Herr Breuer ▪ IBK Herr Kohnen 	VWI GmbH, Stuttgart	09.01.2013
Sitzung des Projektbeirats Bahnumfahrung A 29 Externe Teilnehmer: <ul style="list-style-type: none"> ▪ Kanzlei Dolde Mayen & Partner, Herr Dr. Porsch, ▪ IBK Herr Kohnen 	Stadt Oldenburg	20.02.2013

Tabelle 2 Abstimmungstermine

3 Beratungsumfang

In drei intensiven Abstimmungsterminen mit den Vertretern der Stadtverwaltung Oldenburg und einer Sitzung des Projektbeirats Bahnumfahrung A 29 wurde die anstehende Beratungsaufgabe umfassend erörtert und die folgenden Beratungs-module herausgearbeitet.

Modul 1

Erarbeitung eines strategischen Konzepts für die Positionierung der Stadt Oldenburg im anstehenden Planfeststellungsverfahren Planfeststellungsabschnitt 1 und rechtliche Vorprüfung zentraler Fragestellungen

- Rechtliche Prüfung der Fragestellung, ob trotz der Festlegung der Bahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Ausbaustrecke, die Möglichkeit einer Eisenbahnumfahrung bei entsprechender Eignung, formalrechtlich zulässig ist. In diesem Zusammenhang ist zu klären, ob die Eisenbahnumfahrung als Ausbau oder Neubau der Strecke zu werten ist.

- Ausarbeitung einer Empfehlung, wie sich die Stadt Oldenburg im Planfeststellungsverfahren hinsichtlich der kritischen Auseinandersetzung mit der Antragstrasse, der Umsetzung des Vergleichs vor dem Bundesverwaltungsgericht und der Forderung nach einer Eisenbahnumfahrung zum bestmöglichen Schutz ihrer Bürger/innen positionieren soll. In diesem Zusammenhang ist herauszuarbeiten, welche sinnvolle Vorgehensweise zu wählen ist, um die Eisenbahnumfahrung am erfolgversprechendsten als Forderung der Stadt Oldenburg in das anstehende Planfeststellungsverfahren einzubringen.
- Um die Eisenbahnumfahrung mit Aussicht auf Erfolg in das Planfeststellungsverfahren einbringen zu können, wird es erforderlich eine belastbare Vorplanung für die Eisenbahnumfahrung zu erarbeiten und deren relevante Auswirkungen abzuschätzen. Ziel dieser Untersuchung ist die Darstellung der Vorzugswürdigkeit der Eisenbahnumfahrung im Vergleich zu der Antragstrasse. Aufgrund der in anderen Verfahren gewonnenen Erfahrungen sind in dieser Untersuchung folgende Themenbereiche abzuarbeiten:
 - Trassierung unter der Berücksichtigung der bautechnischen Realisierbarkeit und der betrieblichen Eignung
 - Artenschutz, Naturschutz und FFH
 - Kosten
 - Schallschutz
 - Erschütterungsschutz
 - Gefahrgut
 - städtebauliche Verträglichkeit
 - Eigentum
 - rechtliche Situation

Im Zuge des Moduls 1 erfolgt die Ausarbeitung eines Konzepts und eines Untersuchungsprofils für eine Vorplanung der Eisenbahnumfahrung einschließlich der begleitenden Untersuchungen. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass für die anstehende Untersuchung ein nur begrenzter Arbeitszeitraum zur Verfügung steht, da die Eisenbahnumfahrung im Zuge des Offenlageverfahrens in das Planfeststellungsverfahren einzubringen ist.

Modul 2

Ausarbeitung einer Vorplanung für die Eisenbahnumfahrung sowie der begleitenden Fachuntersuchungen nach Modul 1

- Im Zuge dieses Moduls werden aufbauend auf der Grobtrassierung und einer eisenbahnbetrieblichen Untersuchung die relevanten Auswirkungen hinsichtlich der im Modul 1 genannten Themenbereiche erarbeitet. Dazu findet eine iterative Optimierung der Planungen statt. Die zu erarbeitende Vorplanung muss nicht die Untersuchungstiefe erreichen, wie dies für eine Planfeststellung erforderlich ist. Ziel ist es vielmehr zu erreichen, dass sich die Anhebungsbehörde inhaltlich intensiv mit der Eisenbahnumfahrung auseinandersetzen muss und die Bahn auffordert, die Eisenbahnumfahrung in der gleichen Tiefe durchzuplanen, wie sie dies für die Antragstrasse getan hat. Um dies zu erreichen wird es erforderlich, die Vorzugswürdigkeit der Eisenbahnumfahrung darstellen zu können.
- Am Ende des Moduls 2 liegt im günstigsten Fall eine Vorplanung der Eisenbahnumfahrung vor, die bautechnisch realisierungsfähig und eisenbahntechnisch geeignet ist, mit den im Modul 1 genannten Schutzgütern verträglich ist und die im Vergleich zur Antragstrasse vorzugswürdig ist. Eine abschließende Bewertung der Eisenbahnumfahrung ist erst am Ende des Moduls 2 möglich.
- Diese Eisenbahnumfahrung würde in das Planfeststellungsverfahren als vorzugswürdige Variante eingebracht werden.

Modul 3

Beratung im Zuge des Planfeststellungsverfahrens

- In diesem Modul würden im 1. Schritt die offengelegten Antragsunterlagen der Bahn hinsichtlich der in Modul 1 genannten Themenbereiche geprüft.
- In einem 2. Schritt würde im Zuge der Stellungnahme der Stadt Oldenburg zu den Antragsunterlagen während der Einwendungsfrist im Anhörungsverfahren die nach Modul 2 erarbeitete Eisenbahnumfahrung in das Verfahren als vorzugswürdige Variante eingebracht werden.
- In einem 3. Schritt würde im Erörterungstermin die Belange der Stadt Oldenburg gegenüber der Anhebungsbehörde dargestellt werden.
- Die im Einzelnen erforderlichen Leistungen lassen sich derzeit nicht abschließend festlegen.

Um sich im Planfeststellungsverfahren mit der Forderung nach einer Eisenbahnumfahrung durchsetzen zu können, wird die qualifizierte Bearbeitung der Module 1-3 erforderlich. Das vorliegende Beratungspapier 01 umfasst die Leistungen des Moduls 1.

4 Rechtliche Aspekte

4.1 Bedeutung der Festlegung der Bestandstrecke Oldenburg-Wilhelmshaven im Bundesverkehrswegeplan 2003

4.1.1 Inhalt Bundesverkehrswegeplan 2003

Der Bundesverkehrswegeplan 2003 ist Grundlage des Bedarfsplans für die Bundes-schienenwege. Der Bedarfsplan ist dem Bundesschienenwegeausbaugesetz (BG. v. 15.11.1993, BGBl. I S. 1874, zuletzt geändert durch VO vom 31.10.2006, BGBl. I S. 2407 – BSWAG) als Anlage beigefügt. Für die Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven wird im Bedarfsplan unter Nr. 1 b, lfd. Nr. 3 ein vordringlicher Bedarf festgestellt.

Nach einer Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) vom 26.05.2011 sieht der Bedarfsplan zur Erreichung der Ausbauziele (Abfahren der zu erwartenden Güterverkehre aus dem Betrieb des neuen JadeWeserPort, Attraktivitätssteigerung der Personenverkehrsstrecke) einen Ausbau der bestehenden Strecke vor. Der Gesetzgeber habe damit größere Neutrassierungsabschnitte – wie vorliegend eine Umfahrung der Stadt Oldenburg mit Kosten in dreistelliger Millionenhöhe – ausgeschlossen. Daher sei auch zukünftig nicht damit zu rechnen, dass derartige Überlegungen eine Realisierungschance erhielten.

Entsprechend dieser Feststellung wird die Auffassung vertreten, der Bedarfsplan habe für das nachfolgende Planfeststellungsverfahren nicht nur hinsichtlich der Planrechtfertigung bindende Wirkungen. Auch alternative Trassenführungen, die sich nicht mehr als Konkretisierung des Bedarfsplans darstellen, seien danach ausgeschlossen, solange der Bedarfsplan nicht entsprechend geändert werde. Von den Vorgaben des Bedarfsplans könne außerhalb der durch ihn eingeräumten Konkretisierungsziele nur dann abgewichen werden, wenn er verfassungswidrig sei. Hierzu wäre im Streitfall durch die zuständigen Gerichte eine Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts einzuholen. Eine Alternativtrasse, die erheblich von der im Bedarfsplan enthaltenen Ausbaumaßnahme der vorhandenen Schienenstrecke Wilhelmshaven-Oldenburg abweiche, könne daher erst bei einer anzunehmenden Verfassungswidrigkeit des Bedarfsplans oder nach dessen Änderung weiter verfolgt werden (Stürer, DVBl 2012, 1104, 1106).

4.1.2 Rechtliche Bedeutung des Bedarfsplans

Der Bedarfsplan entfaltet nicht die Wirkung einer bindenden Vorgabe für die Trassenplanung. Nach § 1 Abs. 2 BSWAG ist die Feststellung des Bedarfs im Bedarfsplan für die Planfeststellung nach § 18 AEG verbindlich. Nach dieser Regelung ist die Aufnahme in den vordringlichen Bedarf nur für die Feststellung des Bedarfs im Planfeststellungsverfahren, nicht aber auch für die Linienbestimmung und Trassierung oder für die Abwägung verbindlich (BVerwGE 71, 166, 171 f.; 84, 123, 126, BVerfG, B. v. 19.07.1995 – 2 BvR 2397/94 = NVwZ 1996, 261; ebenso zum Fernstraßenrecht auch

BVerfG, B. v. 09.02.1996 – 1 BvR 1752/95 und BVerwG, U. v. 08.06.1995 – 4 C 4/94
= BVerwGE 98, 339, 345 f.).

Mit dem Bedarfsplan konkretisiert der Bundesgesetzgeber damit (nur) den Bedarf im Sinne der Planrechtfertigung für die in den Bedarfsplan aufgenommen Vorhaben mit bindender Wirkung auch für die zur Rechtmäßigkeitskontrolle von Planfeststellungen berufenen Gerichte. Er schreibt aber nicht eine bestimmte Trassenführung verbindlich vor und legt damit auch nicht von vornherein die Betroffenheit bestimmter Grundstücke fest, die Entscheidung über die konkrete Trassenführung ist vielmehr erst bei der Planfeststellung zu treffen. Selbst wenn der Bedarfsplan also eine Ausbaumaßnahme vorsieht, kann diese noch an entgegenstehenden öffentlichen Belangen, z.B. solchen des Schallschutzes scheitern, oder auch daran, dass mit ihr im Verhältnis zu einer Alternativtrasse z.B. schwerwiegendere Eingriffe in das Eigentum oder auch in die kommunale Selbstverwaltungsgarantie verbunden sind. Einzelheiten der Trassenführung und mögliche Varianten sowie alle für und gegen das Vorhaben in seiner konkreten Gestalt sprechenden Belange sind erst im Planfeststellungsverfahren abzuwägen und zu prüfen.

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

Diese Auslegung ist auch verfassungsrechtlich geboten. Eingriffe in die kommunale Selbstverwaltungsgarantie aus Art. 28 Abs. 2 GG sind nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts nur dann zu rechtfertigen, wenn den Gemeinden die Möglichkeit eingeräumt wird, ihre Belange in die Entscheidung einzubringen (BVerfGE 56, 298, 313 ff.; 76, 107, 119 ff. und 122; BVerfG, NVwZ 1996, 261). Nachdem die betroffenen Gemeinden bei der Aufstellung des Bedarfsplans nicht beteiligt werden, haben sie insoweit auch keine Möglichkeit, ihre Belange einzubringen. Dies würde verfassungsrechtliche Bedenken im Hinblick auf Art. 28 Abs. 2 GG aufwerfen. Das BSWAG muss deshalb verfassungskonform dahingehend ausgelegt werden, dass auch dann, wenn im Bedarfsplan eine Ausbaustrecke festgelegt wird, im Planfeststellungsverfahren eine ergebnisoffene Variantenprüfung erfolgt, die auch neuzubauende Streckenabschnitte mit einschließt. Erst im Planfeststellungsverfahren werden die Gemeinden angehört und haben die Möglichkeit, ihre Belange in die Variantenwahl einzubringen.

Nach alldem schließt die Feststellung des Bedarfs für eine Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven im Bedarfsplan nach der Anlage zu § 1 BSWAG die ergebnisoffene Prüfung einer Umgehungsstrasse nicht aus.

4.1.3 Finanzierbarkeit

Der Eisenbahnumfahrung Oldenburg kann auch nicht entgegengehalten werden, dass ohne Aufnahme eine Neubaustrecke in den Bedarfsplan die Finanzierung nicht gesichert ist. Wie das BMVBS in seinem Schreiben vom 26.05.2011 zutreffend bemerkt, ist der Bundesverkehrswegeplan kein Finanzierungsplan. Die Sicherstellung der Finanzierung für einzelne Projekte erfolgt durch Abschluss von Finanzierungsvereinbarungen auf der Basis zur Verfügung stehender Haushaltsmittel und Verpflichtungsermächtigungen. Die fehlende Finanzierungsvereinbarung steht der Planung einer Eisenbahnumfahrung außerdem schon deshalb nicht entgegen, weil es bisher auch für die Ausbaustrecke im Planfeststellungsabschnitt (PFA) 1 Oldenburg-Rastede ebenfalls noch keine Finanzierungsvereinbarung gibt. Die konkrete Art und Weise der Finanzierung ist auch nicht Gegenstand der Planfeststellung (BVerwGE 125, 116 Rn. 197 ff.).

4.2 Rechtstellung der Stadt Oldenburg im Planfeststellungsverfahren

Die Stadt Oldenburg wird im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren sowohl als Behörde, deren Aufgabenbereich durch das Vorhaben berührt wird (§ 73 Abs. 2 VwVfG) als auch als in ihren eigenen Rechten betroffene Gemeinde (§ 73 Abs. 4 VwVfG) beteiligt. Damit im Hinblick auf die eigenen Belange der Gemeinde keine Präklusion (§ 73 Abs. 4 S. 3 VwVfG) eintritt, die dann zum Verlust einer klagefähigen Rechtsposition gegen den Planfeststellungsbeschluss führen würde (BVerwG, NVwZ 1996, 267, 268; BVerwG, B. v. 01.04.2005 – 9 VR 5/05, juris Rn. 5) muss die Stadt Oldenburg ihre Belange spätestens während der Einwendungsfrist vorbringen. Die Einwendungsfrist endet zwei Wochen nach Ablauf der Monatsfrist für die öffentliche Auslegung (§ 73 Abs. 3 S. 1 i.V.m. Abs. 4 S. 1 VwVfG). Das Vorbringen von Einwendungen während der Frist für die Stellungnahme der Gemeinde als Behörde, die möglicherweise länger ist als die Einwendungsfrist für die Öffentlichkeit, genügt nicht, um den Eintritt der Präklusionswirkung zu vermeiden.

Die Stadt Oldenburg ist als Gemeinde, auf deren Gebiet das Vorhaben durchgeführt werden soll, aufgrund eigener Rechte zur Einwendungen berechtigt, nicht dagegen als Vertreter der Allgemeinheit.

Gemeinden sind im Hinblick auf ihre öffentlich-rechtliche Planungshoheit, die ein Teil des durch Art. 28 Abs. 2 GG geschützten Selbstverwaltungsrechts ist, betroffen und einwendungsberechtigt, wenn der Plan in bestehende Planung der Gemeinde eingreift oder die Möglichkeiten künftiger Planungen beeinträchtigt (z.B. durch Belastung des Gemeindegebiets mit Lärmimmissionen). Die gemeindliche Planungshoheit vermittelt eine wehrfähige, in die Abwägung einzubeziehende Rechtsposition gegen die eisen-

bahnrechtliche Fachplanung auf dem eigenen Gemeindegebiet, wenn das Vorhaben nachhaltig eine hinreichend bestimmte Planung der Gemeinde stört oder wegen seiner Großräumigkeit wesentliche Teile des Gemeindegebietes einer durchsetzbaren gemeindlichen Planung entzieht (BVerwGE 90, 96, 100).

Die Gemeinde kann auch als Trägerin kommunaler Einrichtungen, wie z.B. der örtlichen Trinkwasserversorgung oder als Baulastträger von Straßen Einwendungen erheben (BVerwGE 90, 96, 100).

Die Gemeinde kann weiter die Beeinträchtigung kommunalen Eigentums durch das Vorhaben rügen. Sind auf kommunales Eigentum nachteilige Wirkungen zu erwarten, ist dies als Belang in die planerische Abwägung einzubeziehen. Eine solche Betroffenheit ist nur dann nicht abwägungserheblich, wenn sie entweder objektiv geringfügig oder nicht schutzwürdig ist. Diese Grundsätze sind auch für Grundstücke in gemeindlichem Eigentum maßgebend, ungeachtet des Umstands, dass sich Gemeinden nicht auf den verfassungsrechtlichen Schutz des Eigentums berufen können (BVerfGE 61, 82). Das Gebot der gerechten Abwägung der planbetroffenen Belange erfasst grundsätzlich alle Rechtspositionen und sonstigen rechtlich geschützten Interessen, unabhängig davon, ob diese Belange auch verfassungsrechtlich abgesichert sind. Die Gemeinde kann sich damit auch auf ihr einfachrechtlich geschütztes Eigentum berufen.

Die Gemeinde kann schließlich die Betroffenheit als örtlicher Aufgabenträger rügen, z.B. im Bereich des örtlichen Landschaftsschutzes oder des örtlichen Denkmalschutzes.

Nachdem der Planfeststellungsantrag den Ausbau der Bestandstrecke im Oldenburger Stadtgebiet umfassen wird, ist es empfehlenswert, dem Einwendungsschriftsatz der Stadt Oldenburg zunächst eine Darstellung der Betroffenheit der Stadt mit folgenden Gliederungspunkten voranzustellen:

- Planungshoheit
 - Flächennutzungsplanung
 - Verbindliche Bauleitpläne
 - Planungsabsichten
- Städtebauliche Auswirkungen (Stadtbild)
- Beeinträchtigung innerstädtischer Verkehrsbeziehungen
 - Kraftfahrzeugverkehr
 - Fußgänger- und Radverkehr
- Beeinträchtigung öffentlicher Einrichtungen der Stadt
- Beeinträchtigung des Eigentums der Stadt
 - Unmittelbare Inanspruchnahme
- Mittelbare Betroffenheit

4.3 Rechtliche Anforderungen an die Alternativenprüfung

Im Rahmen der Abwägung im Planfeststellungsverfahren für den Bau oder die Änderung von Betriebsanlagen einer Eisenbahn (§ 18 Abs. 1 S. 2 AEG) sind die in Betracht kommenden Alternativen einer vergleichenden Prüfung zu unterziehen. Daraus ergeben sich Anforderungen sowohl an die Zusammenstellung des Abwägungsmaterials als auch an die Gewichtung von Alternativen:

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

Erweist sich eine andere Alternative als vorzugswürdig, muss die Planung der Antragstrasse, für die das Verfahren eingeleitet wurde, unterbleiben.

Die notwendige Intensität der Prüfung von Alternativen hängt von den Umständen des Einzelfalls ab. Das Abwägungsgebot fordert, die Vor- und Nachteile einer Alternative in solcher Intensität zu untersuchen, dass auf einer hinreichend detaillierten, sachlich richtigen Grundlage abgewogen werden kann. Je mehr Gewicht ein Belang für die Entscheidung über die Alternativen hat, umso detaillierter muss das Abwägungsmaterial zu diesem Punkt erhoben werden. Dabei ist ein gestuftes Vorgehen auf der Grundlage der Erfüllung von Grobzielen möglich.

Alternativen haben auch bei der Gewichtung der von der Planung berührten Belange Bedeutung. Alternativen sind zu berücksichtigen, wenn sie eindeutig besser geeignet sind als die Antragstrasse. Rechtsmindernde Eingriffe sind nach Möglichkeit zu vermeiden. Zu rechtlich erheblichen Fehlgewichtungen kann es bereits dann kommen, wenn die betroffenen öffentlichen und privaten Belange in einer Weise bewertet werden, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Die Trassenwahl ist rechtswidrig, wenn sich die verworfene Alternative entweder als die eindeutig vorzugswürdige Lösung hätte aufdrängen müssen oder wenn der Planungsbehörde in Folge einer fehlerhaften Ermittlung, Bewertung oder Gewichtung einzelner Belange ein rechtserheblicher Fehler unterlaufen ist (BVerwG, U. v. 16.03.2006 = BVerwGE 125, 116 Rn. 98; U. v. 03.03.2011 – 9 A 8.10 = BVerwGE 139, 150 Rn. 65 f.).

Nachdem der Planfeststellungsantrag den Ausbau der Bestandstrecke zum Gegenstand haben wird, muss die Stadt Oldenburg mit ihren Einwendungen zur Überzeugung der Planfeststellungsbehörde darlegen, dass die Eisenbahnumfahrung die

eindeutig vorzugswürdige Alternative ist. Es muss also dargelegt werden, dass

- die Antragstrasse unzumutbare Auswirkungen hat und
- die Eisenbahnumfahrung die eindeutig vorzuziehende Alternative gegenüber der Antragstrasse ist.

Wenn sich die Stadt Oldenburg mit ihrer Argumentation durchsetzt, würde dies bedeuten, dass die Antragstrasse nicht ohne einen Abwägungsfehler planfestgestellt werden kann, weil die Eisenbahnumfahrung die vorzuziehende Alternative ist. Wenn die Bahn als Antragstellerin den Antrag dann zurücknimmt, wird das Planfeststellungsverfahren eingestellt. Nimmt die Bahn den Antrag nicht zurück, müsste die Planfeststellungsbehörde den Antrag ablehnen, weil der vom Vorhabenträger eingereichte Plan (vgl. § 73 Abs. 1 VwVfG) mit der Antragstrasse nicht planfeststellungsfähig ist. Die Zulässigkeit dieses Vorhabens kann nicht mit einem Planfeststellungsbeschluss (vgl. § 75 Abs. 1 VwVfG) festgestellt werden.

Das Eisenbahn-Bundesamt als Planfeststellungsbehörde hat keine Möglichkeit, selbst zu planen und die Eisenbahnumfahrung als vorzugswürdige Alternative festzustellen. Die Planfeststellungsbehörde kann nur über den vom Vorhabenträger eingereichten Plan (vgl. § 73 Abs. 1 VwVfG) entscheiden. Wenn sich also im Planfeststellungsverfahren herausstellt, dass die Eisenbahnumfahrung die eindeutig vorzuziehende Alternative ist, müsste der Vorhabenträger neue Planfeststellungsunterlagen mit der Eisenbahnumfahrung als Antragstrasse ausarbeiten und einen entsprechenden Planfeststellungsantrag stellen.

4.4 Anforderungen an die Darstellung der Unzumutbarkeit der Antragstrasse

- Keine ausreichende betriebliche Eignung
- Keine bautechnische Realisierbarkeit
- Unzumutbare städtebauliche Auswirkungen im Hinblick auf
 - Beeinträchtigung Flächennutzungsplanung
 - Beeinträchtigung verbindlicher Bebauungspläne
 - Beeinträchtigung Planungsabsichten
 - Beeinträchtigung innerstädtischer Verkehrsbeziehungen
 - Beeinträchtigung öffentlicher Einrichtungen der Stadt
 - Beeinträchtigung städtischen Eigentums
- Sicherheit (Gefahrguttransport)
- Mangelnde Bewältigung des Schienenverkehrslärms
- Gesamtverkehrslärm
- Erschütterungen und sekundärer Luftschall

- Kommunales und privates Eigentum
- Denkmalschutz
- Beeinträchtigungen während der Bauzeit

4.5 Anforderungen an die Darstellung der vorzuziehenden Alternative Eisenbahnumfahrung

Bei der Prüfung der Vorzugswürdigkeit der Eisenbahnumfahrung sind folgende Punkte abzuarbeiten:

- Betriebliche Eignung
- Bautechnische Realisierbarkeit
- Sicherheit
- FFH-Gebiete, Naturschutz, Artenschutz
- Wasserwirtschaftliche Verträglichkeit
- Städtebauliche Vorteile
- Denkmalschutz
- Vorteile im Hinblick auf Lärmimmissionen
- Vorteile im Hinblick auf Erschütterungen und sekundären Luftschall
- Vorteile im Hinblick auf Schadstoffimmissionen
- Vorteile im Hinblick auf Belastungen während der Bauzeit
- Eigentum
- Kosten

5 Fachtechnische Aspekte

Um die Eisenbahnumfahrung mit Aussicht auf Erfolg in das Planfeststellungsverfahren einbringen zu können, wird es erforderlich, eine belastbare Vorplanung für die Eisenbahnumfahrung zu erarbeiten und deren relevante Auswirkungen abzuschätzen. Ziel dieser Untersuchung ist die Darstellung der Vorzugswürdigkeit der Eisenbahnumfahrung im Vergleich zu der Antragstrasse. Aufgrund der in anderen Verfahren gewonnenen Erfahrungen sind in dieser Untersuchung folgende Themenbereiche abzuarbeiten. Diese Themenbereiche stehen in wechselseitiger Abhängigkeit, so dass ein iterativer Planungsprozess erforderlich wird.

5.1 Festlegung der Grobtrasse unter der Berücksichtigung der bautechnischen Realisierbarkeit und der betrieblichen Eignung

Für die Vorzugswürdigkeit der Eisenbahnumfahrung sind der Nachweis der bautechnischen Realisierbarkeit und die eisenbahnbetriebstechnische Eignung des Trassenverlaufs von zentraler Bedeutung. Hierzu erfolgt die Erarbeitung einer Grobtrassierung für eine geeignete Trasse. Die notwendige Detaillierung entspricht nicht der einer Ent-

wurfsplanung. Dies wäre die Aufgabe der Deutschen Bahn, sollte sich die durch die Stadt Oldenburg in das Verfahren einzubringende Eisenbahnumfahrung als vorzugs-würdig herausstellen.

Bei der Festlegung des Trassenverlaufs vor dem Hintergrund der bautechnischen Realisierbarkeit sind insbesondere folgende Eingangsgrößen zu berücksichtigen:

- topographische Situation im Untersuchungsraum
- querende Gewässer
- die Anforderungen an die Schiffbarkeit der Hunte
- Hochwasserschutz
- querende Straßen und Wirtschaftswege
- Lage der Bundesautobahn A 29
- Lage der Baulichkeiten der vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe im Außenbereich
- Lage der Splittersiedlungen im Außenbereich
- Möglichkeit der Verknüpfung mit der Bestandsstrecke
- Berücksichtigung der Anforderungen aufgrund von FFH-Gebieten, Naturschutz, Artenschutz
- Gewährleistung des geforderten Betriebsprogramms der Deutschen Bahn

Die Grobtrassierung selbst ist wieder eine wichtige Grundlage für weitere Untersuchungen im Zuge der Bewertung einer Eisenbahnumfahrung

- schalltechnische Untersuchung
- erschütterungstechnische Untersuchung
- Bewertung zu den Luftschadstoffen
- Bewertung der Trasse hinsichtlich der FFH-Gebiete, des Naturschutzes und des Artenschutzes
- Bewertung der Trasse hinsichtlich der wasserwirtschaftlichen Verträglichkeit
- Bewertung der Trasse hinsichtlich des Orts- und Landschaftsbildes
- Bewertung der Trasse hinsichtlich des Eingriffs in privates und öffentliches Eigentum
- Schätzung der Kosten der Eisenbahnumfahrung

Im Zuge der Grobtrassierung der Eisenbahnumfahrung werden sowohl bautechnische Vorplanungen als auch eisenbahnbetriebstechnische Untersuchungen erforderlich.

5.1.1 Bautechnische Grobtrassierung

Die bautechnischen Planungen zielen auf die Festlegung einer Grobtrassierung ab. Die Erarbeitung einer Detailplanung wäre durch die Deutsche Bahn zu erbringen, für den Fall, dass die Eisenbahnumfahrung als vorzugswürdig zu bewerten ist und das

Planfeststellungsverfahren für die Bestandsstrecke aufgegeben und stattdessen ein Planfeststellungsverfahren für die Eisenbahnumfahrung durchgeführt würde.

Am Ende der bautechnischen Planungen zur Festlegung einer Grobtrassierung stehen neben dem übergeordneten Nachweis der bautechnischen Realisierungsfähigkeit insbesondere folgende Aussagen:

- Lage und Radien der Trasse, dargestellt in einem Lageplan
- Gradienten der Trasse, dargestellt in einem Höhenplan
- notwendige Über- und Unterführungsbauwerke
- Baukosten der geplanten Trasse

5.1.2 Eisenbahnbetriebstechnische Untersuchungen

Die erforderlichen eisenbahnbetriebstechnischen Untersuchungen zielen sowohl auf die Eisenbahnumfahrung als auch auf die Bestandsstrecke ab.

Die Untersuchungen für die Eisenbahnumfahrung treffen insbesondere Aussagen zur Leistungsfähigkeit der Eisenbahnumfahrung vor dem Hintergrund der Bewältigung des Betriebsprogramms für die Ertüchtigung der Bestandsstrecke. Bei diesen Untersuchungen sind insbesondere die Belange der Verknüpfungen mit der Bestandsstrecke und die Auswirkungen der Öffnungszeiten der alten sowie einer neuen Huntebrücke in die Betrachtung einzustellen. Darüber hinaus erfolgt eine Darstellung der Leistungsreserven für die Eisenbahnumfahrung im Vergleich zur Bestandsstrecke.

Die eisenbahnbetriebstechnischen Untersuchungen betreffend die Bestandsstrecke zielen darauf ab, die Leistungsfähigkeit der Strecke, insbesondere vor dem Hintergrund der vorhandenen Huntebrücke herauszuarbeiten und zu bewerten. Hierbei gilt es die betriebstechnischen Schwächen der Bestandsstrecke im Verhältnis zur Eisenbahnumfahrung herauszuarbeiten.

Am Ende der Untersuchungen stehen der Nachweis der betrieblichen Eignung der Eisenbahnumfahrung und die Herausarbeitung der betrieblichen Vorteile der Eisenbahnumfahrung im Vergleich zur Bestandsstrecke.

5.1.3 Vorgehensweise

Die Erarbeitung einer Grobtrassierung für die Eisenbahnumfahrung ist die zentrale Planungsgrundlage für alle weiteren anstehenden Planungsarbeiten im Modul 2. Daher wurde vorgeschlagen, die Erarbeitung des Entwurfs einer Grobtrassierung vor dem Hintergrund der bautechnischen Realisierung und der betrieblichen Eignung vorzuziehen zu beauftragen. Dies ist zwischenzeitlich erfolgt. Mit der Erarbeitung der Grobtrassierung ist das VWI Verkehrswissenschaftliches Institut Stuttgart GmbH beauftragt.

Die Festlegung des Entwurfs einer Grobtrassierung erfolgt auf Basis der derzeit vorliegenden fachlichen Grundlagen der Stadt Oldenburg. Die inhaltliche Abstimmung mit den im Weiteren erforderlichen Untersuchungen auf Basis der Grobtrassierung, wie z.B. der Ermittlung der schalltechnisch und erschütterungstechnischen Auswirkungen, der Auswirkungen auf FFH, Arten- und Naturschutz, erfolgt im weiteren Verfahren iterativ.

5.2 FFH, Artenschutz, Naturschutz

Die Ausbauvariante, die Gegenstand der Planfeststellung sein wird, wird voraussichtlich keine gravierenden Auswirkungen auf naturschutzrechtliche Belange haben:

Im Hinblick auf den Gebietsschutz wird sie voraussichtlich nur geringe Probleme aufwerfen, weil durch den Ausbau der Bestandstrecke keine Beeinträchtigungen von Natura 2000-Gebieten, also FFH-Gebieten (§ 7 Abs. 1 Nr. 6 BNatSchG) oder europäischen Vogelschutzgebieten (§ 7 Abs. 1 Nr. 7 BNatSchG) zu erwarten sind. Auch eine Beeinträchtigung von Naturschutz- oder Landschaftsschutzgebieten ist beim Ausbau der Bestandstrasse voraussichtlich nicht zu erwarten.

Beim Ausbau der Bestandstrasse werden voraussichtlich Eingriffe in Natur und Landschaft (§ 14 ff. BNatSchG) erfolgen (z. B. beim Ausbau von Lärmschutzwänden). Es dürfte sich dabei allerdings um kleinräumigere Eingriffe handeln, die durch Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen bewältigt werden können.

Dies gilt auch für den Artenschutz. Konflikte mit dem individuenbezogenen Tötungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG), dem populationsbezogenen Störungsverbot (§ 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG) sowie dem Zerstörungsverbot von Fortpflanzungs- und Ruhestätten der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten und dem Zerstörungsverbot wildlebender Pflanzen der besonders geschützten Arten (§ 44 Abs. 1 Nr. 3 und 4 BNatSchG) werden auch beim Ausbau der Bestandstrasse auftreten. Es wird sich voraussichtlich um kleinräumigere Konflikte handeln, die nach Maßgabe der Eingriffsregelung und durch vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen (§ 44 Abs. 5 BNatSchG) gelöst werden können.

Bei der Eisenbahnnumfahung von Oldenburg können sich im Hinblick auf die Beeinträchtigung von Zielen der Natura 2000-Gebiete unter Umständen Schwierigkeiten ergeben. Nach § 34 Abs. 1 BNatSchG sind Projekte vor ihrer Zulassung oder Durchführung auf ihre Verträglichkeit mit den Erhaltungszielen eines Natura 2000-Gebiets zu überprüfen, wenn sie einzeln oder im Zusammenwirken mit anderen Projekten oder Plänen geeignet sind, das Gebiet erheblich zu beeinträchtigen. Bei der FFH-Verträglichkeitsprüfung ist ein strenger Maßstab anzusetzen. Sie setzt die Berücksichtigung der „besten einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse“ voraus und macht somit die „Ausschöpfung aller wissenschaftlichen Mittel und Quellen“ erforderlich (BVerwGE 128, 1, 30 Rn. 62). Die verfügbaren wissenschaftlichen Erkenntnisse dürfen nicht abstrakt bleiben, sie müssen Grundlage entsprechender Untersuchungen mit

konkreten Beobachtungen werden (BVerwGE 128, 1 Rn. 68). Stellen sich erhebliche Beeinträchtigungen durch das Projekt heraus, ist zu prüfen, ob diese Beeinträchtigungen durch Schutzmaßnahmen (bzw. Maßnahmen zur Schadensbegrenzung) soweit vermieden werden können, dass ein günstiger Erhaltungszustand der geschützten Lebensraumtypen und -arten bleibt. Derartige Korrektur- und Vorsorge-maßnahmen müssen geeignet sein, Risiken für die Erhaltungsziele wirksam auszu-räumen.

Lässt sich eine erhebliche Beeinträchtigung nicht vermeiden, kann das Projekt nach § 34 Abs. 2 BNatSchG nur zugelassen oder durchgeführt werden, soweit es

- aus zwingenden Gründen des überwiegenden öffentlichen Interesses, einschließlich solcher sozialer oder wirtschaftlicher Art, notwendig ist und
- zumutbare Alternativen, den mit dem Projekt verfolgten Zweck an anderer Stelle oder mit geringeren Beeinträchtigungen zu erreichen, nicht gegeben sind.

Wenn sich ergibt, dass mit der Eisenbahnumfahrung erhebliche Beeinträchtigungen des bei der Hunte gelisteten FFH-Gebiets oder des im nördlich anschließenden Bereich gesicherten Vogelschutzgebiets nicht zu vermeiden sind, wäre eine Alternativenprüfung erforderlich, die den Maßstäben des § 34 Abs. 3 BNatSchG genügt. Zwar sprechen für ein Eisenbahnprojekt regelmäßig zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses. Erhebliche Beeinträchtigungen des FFH- oder Vogelschutz-gebiets durch die Eisenbahnumfahrung wären allerdings nur dann im Wege der Aus-nahme zulassungsfähig, wenn die Ertüchtigung der Bestandsstrecke durch Oldenburg keine „zumutbare Alternative“ im Sinne des § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG wäre.

Die Alternativenprüfung nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG ist wesentlich strenger als die Prüfung von Varianten im Rahmen des Abwägungsgebots. Im Rahmen der Variantenprüfung nach dem Abwägungsgebot wird zwischen einer „eindeutig vor-zugswürdigen“ und zwar immer noch geeigneten, aber nicht ebenso vorzugswürdigen Alternative unterschieden. Im Rahmen der Alternativenprüfung nach § 34 Abs. 3 Nr. 2 BNatSchG ist zu fragen, ob die Alternative, die ohne Beeinträchtigung eines FFH-Gebiets auskommt, unzumutbar ist. Dabei kommt den Naturschutzbelangen noch größeres Gewicht zu.

Bei der Prüfung der Zumutbarkeit ist in einem gestuften Verfahren zunächst zu fragen, ob auch im Falle der Alternativlösung Lebensraumtypen des Anhangs I oder Tierarten des Anhangs II der FFH-Richtlinie erheblich beeinträchtigt werden. Sodann kommt es darauf an, ob die beeinträchtigten Lebensraumtypen und/oder -arten prioritär oder nicht prioritär sind. Ergibt sich im Wege der Grobanalyse eine fehlende oder geringere Beeinträchtigung von FFH-Gebieten bei der Alternativroute (hier also der Bestands-strecke), ist zu fragen, ob sie zumutbar ist. Eine Alternative ist erst dann nicht mehr zumutbar, wenn sie nur mit außergewöhnlichem Aufwand verwirklicht werden kann und das zumutbare Maß an Vermeidungsanstrengungen außerhalb jedes vernünf-tigen Verhältnisses zu dem damit erzielbaren Gewinn für Natur und Umwelt steht. Der unionsrechtliche Grundsatz der Verhältnismäßigkeit kann es nur in Ausnahmefällen

rechtfertigen, naturschutzfachlich vorzugswürdige Varianten aus gewichtigen naturschutzexternen Gründen auszuschneiden (VGH Mannheim, U. v. 20.07.2011 – 10 S 2102/09, UA S. 151).

Eine Abweichungsentscheidung zu Gunsten der Eisenbahnumfahrung von Oldenburg gegenüber der Alternative Ausbau der Bestandsstrecke lässt sich danach nur unter Berücksichtigung sehr strenger Maßstäbe begründen. Wenn die eisenbahntechnische Machbarkeit der Umfahrung von Oldenburg feststeht, muss deshalb zügig im Rahmen einer FFH-Verträglichkeitsprüfung festgestellt werden, ob die Eisenbahnumfahrung ohne erhebliche Beeinträchtigung eines Natura 2000-Gebietes verwirklicht werden kann. In diesem Fall ist keine Abweichungsentscheidung erforderlich. Verbleiben erhebliche Beeinträchtigungen eines FFH-Gebiets bei der Eisenbahnumfahrung, müsste dargelegt werden, dass der Ausbau der Bestandsstrecke aus naturschutzexternen Gründen unzumutbar ist. Ein solcher Grund könnte vorliegen, wenn sich herausstellt, dass der Ausbau der Bestandsstrecke betriebstechnisch nicht geeignet ist, den erwarteten Zugverkehr aufzunehmen. In diesem Fall wäre der Ausbau der Bestandsstrecke eine unzumutbare, weil betriebstechnisch ungeeignete Variante.

Im Hinblick auf die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung (§§ 14 ff. BNatSchG) ist die Eisenbahnumfahrung voraussichtlich mit deutlich stärkeren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden als der Ausbau der Bestandstrasse. Aus der Eingriffsregelung ergeben sich allerdings keine schärferen Anforderungen an die Variantenprüfung als nach dem allgemeinen Abwägungsgebot, weil § 15 Abs. 1 S. 2 BNatSchG ausdrücklich nur eine Alternativenprüfung „am gleichen Ort“ vorschreibt. Die Untersuchung von Standortalternativen ist nach der Eingriffsregelung nicht geboten. Allerdings wird sich bei der Eisenbahnumfahrung ein höherer Kompensationsbedarf ergeben als bei dem Ausbau der Bestandsstrecke. Der geringere Kompensationsbedarf ist ein Argument für den Ausbau der Bestandstrasse, das wiederum durch andere gewichtige öffentliche Belange (z.B. städtebauliche Belange, Lärmschutz, usw.) überwunden werden kann.

Beim Artenschutz kann es beim Bau der Eisenbahnumfahrung zur Kollision mit den Verbotstatbeständen des § 44 Abs. 1 BNatSchG kommen. Diese Kollisionen müssen durch Schutzmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen im Sinne des § 44 Abs. 5 BNatSchG ausgeräumt werden.

Lässt sich eine Kollision mit artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen nicht vermeiden, kann das Projekt im Wege einer Ausnahmeentscheidung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG im Einzelfall zugelassen werden, wenn

- zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses für das Projekt sprechen und
- zumutbare Alternativen nicht gegeben sind und sich der Erhaltungszustand der Populationen einer Art nicht verschlechtert.

Für die artenschutzrechtliche Alternativenprüfung gilt im Grundsatz das Gleiche wie für die Alternativenprüfung bei Natura 2000-Gebieten. Auch hier gilt ein besonders strenger Maßstab, der voraussichtlich dazu führen wird, dass die Unzumutbarkeit des Ausbaus der Bestandsstrecke als Alternative gegenüber der Eisenbahnumfahrung nicht dargelegt werden kann. Folge davon wäre, dass artenschutzrechtlich keine Ausnahme für die Eisenbahnumfahrung zugelassen werden kann.

Auch im Hinblick auf den Artenschutz muss deshalb naturschutzfachlich nachgewiesen werden, dass beim Bau der Eisenbahnumfahrung kein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände vorliegt bzw. mögliche Verstöße durch Schutzmaßnahmen und vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen vermieden werden können. Gelingt dieser Nachweis nicht, kann zu Gunsten der Eisenbahnumfahrung nur unter sehr engen Voraussetzungen eine Ausnahme zugelassen werden. Insoweit gilt das Gleiche wie für die Alternativenprüfung bei Natura 2000-Gebieten. Der Ausbau der Bestandsstrecke wäre danach zum Beispiel unzumutbar, wenn er betriebstechnisch nicht geeignet wäre, das erwartete Verkehrsaufkommen zu bewältigen.

5.3 Schall (primärer Luftschall)

Für die Argumentation der Vorzugswürdigkeit der Eisenbahnumfahrung spricht nach derzeitiger Einschätzung eine deutlich höhere schalltechnische Verträglichkeit der Umfahrungsstrecke im Vergleich zur Bestandsstrecke. Dies betrifft zum einen den vermutlich geringeren Umfang notwendiger aktiver Schallschutzmaßnahmen sowie die vermutlich geringere Zahl verbleibender nicht durch aktive Schallschutzmaßnahmen gelöster Schutzfälle. Diese Einschätzung gilt es durch entsprechende schalltechnische Untersuchungen zu belegen. Diese Untersuchungen sind für alle von der Eisenbahnumfahrung betroffenen Gemarkungen durchzuführen. Dies sind nach derzeitiger Einschätzung neben der Stadt Oldenburg die Gemarkungen der Gemeinde Rastede, Ortsteil Wahnbek.

Die schalltechnischen Untersuchungen zielen in erster Linie auf den Schienenverkehrslärm ab. Die relevante Rechtsvorschrift zur Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen der Neubaus und der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist die Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV, vom 12. Juni 1990 (BGBl. I S. 1036), zuletzt geändert durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. September 2006 (BGBl. I S. 2146). Als relevante Aufgabenstellung nach der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV sind der Neubau der Eisenbahnumfahrung sowie die wesentliche Änderung der Bestandsstrecke im Bereich der Anbindung der neuen Eisenbahnumfahrung an die Bestandsstrecke zu nennen.

Werden darüber hinaus aufgrund der neuen Eisenbahnumfahrung Veränderungen an vorhandenen Straßen erforderlich, so sind diese gemäß der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV als wesentliche Änderung von Straßen zu untersuchen.

Weiterhin ist im Sinne einer Umweltverträglichkeitsbetrachtung auch die Veränderung des Gesamtverkehrslärms bestehend aus Schienenverkehrs- und Straßenverkehrslärm bei der Realisierung der Eisenbahnumfahrung zu ermitteln und zu bewerten. Dabei wird darzustellen sein wie sich die vorhandenen Verkehrslärmimmissionen im Einwirkungsbereich der neuen Eisenbahnumfahrung verändern. Hiervon betroffen sind sowohl ist die Ortslage der Stadt Oldenburg als auch die Ortslage Wahnbek.

In die schalltechnischen Untersuchungen fließen je nach Aufgabenstellung folgende Eingangsdaten ein:

- topographische Situation im Untersuchungsraum
- Lage der vorhandenen schutzbedürftige Nutzungen und deren Schutzbedürftigkeit (insbesondere Wohn- und Mischgebiete sowie Wohnnutzungen im Außenbereich)
- Lage potentieller künftiger Wohn- und Mischgebiete im Osten der Stadt Oldenburg sowie östlich der Autobahn A 29 in der Gemeinde Rastede
- Trassenführung der geplanten Eisenbahnumfahrung nach Lage und Gradienten unter Berücksichtigung der Unter- und Überführungsbauwerke
- Trassenführung der vorhandenen Straßen nach Lage und Gradienten
- Trassenführung der veränderten Straßen nach Lage und Gradienten
- Schiene Prognose-Betriebsmodell der geplanten Eisenbahnumfahrung, wie z.B. Zugzahlen und Zugarten und deren Verteilung auf Tag und Nacht, Zuglängen und zulässige Geschwindigkeiten
- Straßen Verkehrszahlen im Prognosejahr 2025 und sonstige schalltechnisch relevanten Parameter, wie z.B. Verteilung der Verkehrsmengen Tag und Nacht, Lkw Anteile Tag und Nacht, Geschwindigkeiten und die Art der Straßenoberflächen

5.3.1 Schienenverkehrslärm

Die Ermittlung der Geräuscheinwirkungen des Schienenverkehrslärms erfolgt auf Basis der Schall 03: Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen, Ausgabe 1990, bekannt gemacht im Amtsblatt der Deutschen Bundesbahn Nr. 14 vom 04. April 1990.

Zur Bewertung der schalltechnischen Verträglichkeit der geplanten Eisenbahnumfahrung werden folgende Untersuchungsschritte erforderlich:

- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen an den schutzbedürftigen Nutzungen ohne die Berücksichtigung von aktiven Schallschutzmaßnahmen.
- Dimensionierung aktiver Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. besonders überwachtes Gleis, Schallschutzwände, Erdwälle, Nachweis deren schalltechnischer Wirksamkeit vor dem Hintergrund der Verhältnismäßigkeit von Aufwand und Nutzen. Ziel der Untersuchung sollte der weitgehende Verzicht auf passive Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und von schalldämmten Lüftern in den in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen der schutzbedürftigen Gebäude) sein.
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen an den schutzbedürftigen Nutzungen unter Berücksichtigung der verhältnismäßigen aktiven Schallschutzmaßnahme.
- soweit nicht zu vermeiden, Darstellung der Bereiche, für die passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden.

Exkurs Schienenbonus:

In den bisherigen Planfeststellungsverfahren zum Ausbau oder Neubau erfolgt die Berücksichtigung des so genannten Schienenbonus. Nach § 3 Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV sind bei der Ermittlung des Beurteilungspegels ein Abzug von 5 dB(A) in Ansatz zu bringen.

Nicht zuletzt ausgelöst durch die Diskussion im Zusammenhang mit dem Ausbau der Rheintalbahn zwischen Karlsruhe und Basel wird die fachliche Rechtfertigung und rechtliche Zulässigkeit des Schienenbonus in fachlichen und politischen Gremien in Frage gestellt. Dies führte aktuell dazu, dass in der Sitzung des Vermittlungsausschusses des Deutschen Bundestages und des Bundesrates am 23.04.2013 die Beschlussempfehlung gefasst hat, der Bundesrat möge beschließen, das Bundes-Immissionsschutzgesetz so zu ändern, dass der Schienenbonus ab dem 01.01.2015 nicht mehr in Ansatz zu bringen ist, soweit zu diesem Zeitpunkt für die jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Planes noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Hiervon ausgenommen sind bis zum 01.01.2019 Schienenwege, auf denen ausschließlich Straßenbahnen verkehren. Die Nichtberücksichtigung des Schienenbonus kann bereits vor dem 01.01.2015 in Ansatz gebracht werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden.

Für die Stadt Oldenburg stellt sich die Frage, wie im Zuge des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den Planfeststellungsabschnitt 1 mit dem Wegfall des Schienenbonus umzugehen ist.

Für die schalltechnischen Untersuchungen der Eisenbahnumfahrung kann es bedeuten, dass diese sowohl unter Berücksichtigung des Schienenbonus als auch ohne Berücksichtigung des Schienenbonus durchgeführt werden.

Die bisher von der Deutschen Bahn durchgeführten schalltechnischen Untersuchungen zur Antragstrasse berücksichtigen entsprechende derzeitige Rechtslage den Schienenbonus. Ohne Berücksichtigung des Schienenbonus, müsste für die Antragstrasse ein neues Schallschutzkonzept erarbeitet werden. Dies würde bedeuten, dass der Umfang an aktiven Schallschutzmaßnahmen, insbesondere von Lärmschutzwänden, deutlich größer werden müsste. Wenn dies nicht verhältnismäßig wäre, würde ein deutlich größerer Teil von Betroffenen passive Schallschutzmaßnahmen erhalten.

Der Wegfall des Schienenbonus wäre bei einer Eisenbahnumfahrung durch aktive Schallschutzmaßnahmen deutlich besser zu bewältigen als an der Antragstrasse. Die Abstände der Eisenbahnumfahrung zu den schutzbedürftigen Nutzungen sind deutlich größer als diejenigen bei der Antragstrasse, folglich wären die erforderlichen Wandhöhen geringer als die entlang der Antragstrasse. Die Höhe der erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen haben außerhalb der schalltechnischen Bewertung auch Einflüsse auf die Bewertung der städtebaulichen Verträglichkeit der Trasse vor dem Hintergrund des Orts- und Landschaftsbildes.

Zum strategischen Umgang mit dem Wegfall des Schienenbonus werden in Kapitel 6.6 entsprechende Empfehlungen getroffen.

5.3.2 Straßenverkehrslärm

Die Ermittlung der Geräuscheinwirkungen des Straßenverkehrslärms erfolgt auf Basis der Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS-90, Verkehrsblatt, Amtsblatt des Bundesministers für Verkehr, (VkBl. Nr. 7 vom 14. April 1990 unter lfd. Nr. 79).

Im Zuge der Bewertung der schalltechnischen Verträglichkeit der Änderung vorhandener Straßen werden folgende Untersuchungsschritte durchgeführt.

- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen an den schutzbedürftigen Nutzungen unter Berücksichtigung der derzeitigen Straßenführungen.
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen an den schutzbedürftigen Nutzungen unter Berücksichtigung der künftigen Straßenführungen.
- Beurteilung der Veränderung des Straßenverkehrslärms nach den Kriterien der wesentlichen Änderung der Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV.

- Dimensionierung der aktiven Schallschutzmaßnahmen, wie z.B. Schallschutzwände, Erdwälle, Nachweis deren schalltechnischer Wirksamkeit vor dem Hintergrund der Verhältnismäßigkeit von Aufwand und Nutzen. Ziel der Untersuchung sollte der weitgehende Verzicht auf passive Schallschutzmaßnahmen (Einbau von Schallschutzfenstern und von schallgedämmten Lüftern in den in der Nacht zum Schlafen genutzten Aufenthaltsräumen der schutzbedürftigen Gebäude) sein.
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen an den schutzbedürftigen Nutzungen unter Berücksichtigung der verhältnismäßigen aktiven Schallschutzmaßnahmen.
- soweit nicht zu vermeiden, Darstellung der Gebäude, für die passive Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden.

5.3.3 Gesamt-Verkehrslärm

Die Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV fordert im Zusammenhang mit der Eisenbahnumfahrung die getrennte Ermittlung der schalltechnischen Auswirkungen der neu gebauten oder wesentlich geänderten von Schienenwegen auf der einen Seite und der wesentlich geänderten Straßen auf der anderen Seite.

Darüber hinaus ist im Sinne einer rechtlich nicht so dezidiert geregelten Umweltverträglichkeitsbetrachtung die Veränderung des Gesamt-Verkehrslärms (Überlagerung von Straßen- und Schienenverkehrslärm) zu ermitteln und zu bewerten.

Bezogen auf den Untersuchungsraum der Eisenbahnumfahrung wird der derzeitige Gesamt-Verkehrslärm im Wesentlichen durch die Autobahn A 29 und die die Autobahn kreuzenden Straßenverkehrswege bestimmt. Im Bereich der nördlichen Anbindung der Eisenbahnumfahrung an die Bestandsstrecke der Deutschen Bahn gewinnt Bestandsstrecke und die Autobahn A 293 an Bedeutung. Gleiches gilt im südlichen Anbindungsbereich für die Bestandsstrecke der Deutschen Bahn. Die aufgrund dieser Verkehrswege zu erwartenden Geräuscheinwirkungen im Jahr 2025 ohne Ausbau der Bestandsstrecke definieren den Prognose Nullfall der schalltechnischen Verträglichkeitsuntersuchung.

Dem Prognose Nullfall wird der Planungsfall gegenübergestellt, der zusätzlich zu den genannten Verkehrswegen die Eisenbahnumfahrung, die ggf. durch die Eisenbahnumfahrung veränderte Lage der kreuzenden Straßenverkehrswege sowie die veränderten Zugzahlen auf der Bestandsstrecke berücksichtigen.

Zur Ermittlung der Geräuscheinwirkungen des Prognose Nullfalls sowie des Planfalls finden jeweils getrennte Berechnungen des Straßenverkehrslärms und des Schienenverkehrslärms auf Basis der einschlägigen Richtlinien statt. Die Berechnungsergebnisse werden gemäß der Definition des Prognose-Nullfalls sowie des Planfalls energetisch überlagert.

Im Zuge der Bewertung der Verträglichkeit der Veränderung des Gesamt-Verkehrslärms werden folgende Untersuchungsschritte durchgeführt.

- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen des Straßenverkehrslärms für den Prognose Nullfalls an den schutzbedürftigen Nutzungen.
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen des Schienenverkehrslärms für den Prognose Nullfalls an den schutzbedürftigen Nutzungen.
- energetischen Überlagerungen der Geräuscheinwirkungen des Straßen- und Schienenverkehrslärms für den Prognose Nullfall zum Gesamt-Verkehrslärm des Prognose Nullfalls an den schutzbedürftigen Nutzungen.
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen des Straßenverkehrslärms für den Planungsfall an den schutzbedürftigen Nutzungen.
- Ermittlung der Geräuscheinwirkungen des Schienenverkehrslärms für den Planungsfall an den schutzbedürftigen Nutzungen unter Berücksichtigung des Schallschutzkonzepts für die Eisenbahnumfahrung.
- energetischen Überlagerungen der Geräuscheinwirkungen des Straßen- und Schienenverkehrslärms für den Planungsfall zum Gesamt-Verkehrslärm des Planfalls an den schutzbedürftigen Nutzungen.
- Beurteilung der Veränderung des Gesamt-Verkehrslärms anhand einschlägiger Kriterien wie z.B. Wahrnehmbarkeit der Veränderung, Wesentlichkeit der Veränderung, Gesundheitsgefährdung, etc.

5.4 Erschütterungen und sekundärer Luftschall

Für die Argumentation der Vorzugswürdigkeit der Eisenbahnumfahrung spricht eine deutlich höhere Verträglichkeit der Umfahrungsstrecke hinsichtlich der Einwirkungen von Erschütterungen und sekundären Luftschalls. Diese Einschätzung ergibt sich bereits durch einen Vergleich der künftigen Trasse für die Eisenbahnumfahrung, die in weiten Teilen durch den Außenbereich führt, mit der Bestandsstrecke, die durch dicht besiedelte innerstädtische Bereiche mit minimalen Abständen zum Schienenweg verläuft.

Von Erschütterungen und sekundären Luftschall können lediglich die der Eisenbahnumfahrung nächstgelegenen schutzbedürftigen Gebäude im Außenbereich sowie schutzbedürftige Gebäude im südlichen Anknüpfungsbereich der Eisenbahnumfahrung an die Bestandsstrecke betroffen sein.

Nach Vorlage des Entwurfs der Grobtrassierung kann abgeschätzt werden, ob eine Untersuchung der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls erforderlich wird, oder ob die Auswirkungen dieser Emissionen verbal-argumentativ bei der Begründung der Vorzugswürdigkeit dargestellt werden kann.

5.5 Gefahrgut

Der Stadt Oldenburg liegt ein „Orientierender Vergleich Gefahrgut – Aus- und Neubau der Rheintalbahn – Beantragte Trasse vs. autobahnparallele Trasse im Bereich Offenburg bis Riegel“ von Herrn Prof. Dr. Kümmerer vom 15.07.2012 vor. Die Studie kommt zu dem Ergebnis, dass Gefahrgutunfälle mit entsprechenden Auswirkungen beim Eisenbahntransport auch im Falle eines guten Gefahrstoffmanagements nachweislich nicht ausgeschlossen werden können. Es bleibe in jedem Fall ein statistisch deutlich belegbares Restrisiko. Die Folgen der Verwirklichung eines Risikos seien je nach örtlichen und zeitlichen Gegebenheiten sehr unterschiedlich. Grundsatz eines jeden Risikomanagements sei es, zu allererst die Risiken so weit wie möglich zu vermeiden. Erst dann sollten Maßnahmen zu ihrer Verminderung bzw. im Falle des Eintretens der Folgen zu ihrer Beseitigung ergriffen werden. Festgestellt wird, dass die Risiken mit zunehmendem Abstand von der Trasse sinken. Mit steigendem Abstand stiegen auch im Falle eines Unfalls die Chancen eines erfolgreichen Managements bzw. die Erfolgswahrscheinlichkeit der ergriffenen Maßnahmen. Das Gutachten kommt abschließend zu der Empfehlung, die Datenbasis für das Risikomanagement besser abzusichern.

Generell stellt sich mithin die Frage, inwieweit aus Rechtsgründen auch ein Vergleich der Risiken beim Gefahrguttransport in die Abwägung zwischen dem Ausbau der Bestandsstrecke und der Trasse entlang der A 29 einbezogen werden kann oder muss.

Grundsätzlich ist festzustellen, dass mit zunehmendem Abstand von der Wohnbebauung die möglichen Risiken für die Menschen durch einen Bahnunfall mit Gefahrgut sinken. Andererseits werden durch den Neubau einer Trasse entlang der A 29, die sich ebenfalls in der Nähe von Wohnbebauung befindet, neue Betroffenheiten für Menschen durch Risiken beim Gefahrguttransport entstehen. Das Gleiche gilt für Autofahrer auf der A 29. Es mag zwar sein, dass der mögliche Schaden bei einer autobahnnahen Trasse geringer ist als beim Ausbau der Bestandstrasse, weil weniger Menschen gefährdet sind. Dennoch ist auch die Eisenbahnumfahrung nicht völlig risikofrei. Zieht man in Anlehnung an den Unfall in Viareggio eine „Todeszone“ von 350 m um eine potenzielle Unfallstelle, können sowohl bei der Eisenbahnumfahrung als auch beim Ausbau der Bestandsstrecke viele Menschen von einem Unfall betroffen sein.

Etwa 17 % der auf der Schiene beförderten Güter sind Gefahrgut. Die Sicherheitsphilosophie beim Gefahrguttransport wird im Wesentlichen von dem Ziel bestimmt, die mit dem Transport verbundenen Risiken durch Schutzmaßnahmen soweit zu minimieren, dass sie letztlich beherrschbar sind. Der Gesetzgeber trägt diesem Aspekt Rechnung, indem er die Überwachung der Beförderung gefährlicher Güter unterschiedslos für alle Verkehrsträger vorschreibt. Das Eisenbahn-Bundesamt ist im Bereich der bundeseigenen Eisenbahnen für die Überwachung von Gefahrguttransporten sowie für die Erteilung notwendiger Genehmigungen die zuständige Behörde

(siehe dazu die Homepage des EBA, www.eba.bund.de, Rubriken „Fachthemen“ und „Gefahrgut“).

Die wichtigsten Rechtsgrundlagen für den Gefahrguttransport sind das Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter (GGBefG vom 07.07.2009, BGBl. I S. 1774, 3975), die Verordnung über die innerstaatliche und grenzüberschreitende Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, mit Eisenbahnen und auf Binnengewässern (GGVSEB i.d.F.d.B. vom 22.01.2013, BGBl. I S. 110) und die Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter (RID, BGBl. 2008, II S. 475).

Diesen Gesetzen liegt ebenfalls die sogenannte „deterministische Sicherheitsphilosophie“ zu Grunde. Durch zahlreiche Sicherheitsmaßnahmen beim Transport, an den Transportwaggons und durch eine strenge Überwachung durch die zuständigen Behörden soll sichergestellt werden, dass alle Risiken beim Transport soweit wie möglich vermieden werden. Schutzabstände von der Wohnbebauung für die Planung von Schienenwägen legen diese gesetzlichen Grundlagen nicht fest. Vielmehr geht man bei der deterministischen Sicherheitsphilosophie davon aus, dass jeder Gefahrguttransport so sicher ist, dass er ohne Gefährdung der Umgebung auch durch bebaute Siedlungen geführt werden kann. Restrisiken sind dann hinzunehmen.

Bei dieser Sicherheitsphilosophie spielen Sicherheitsabstände im Planfeststellungsverfahren keine Rolle. Das GGBefG und die GGVSEB sowie die RID konkretisieren den Stand der Technik, der das Maß der gebotenen Vorsorge gegen schädliche Einwirkungen auf den Menschen und die Umwelt festlegt. Werden diese Anforderungen eingehalten, sind auch Gefahren nicht zu besorgen. Das gebotene Maß der Vorsorge zielt auf Vorverlagerung des Umweltschutzes und bezieht sich auch auf Risiken unterhalb der Gefahrenschwelle. Werden die zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Allgemeinheit festgesetzten Vorsorgeanforderungen eingehalten, ist zugleich und erst recht dem Schutzgebot genüge getan. Im Übrigen wird jede Vorsorge dadurch begrenzt, dass sie nach Umfang und Ausmaß dem Risikopotenzial der Gefahren, die sie verhindern soll, proportional sein muss. Wie bei jeder Genehmigung einer neuen technischen Anlage ist zu berücksichtigen, dass keine Regelungen gefordert werden können, die mit absoluter Sicherheit jede Grundrechtsgefährdung ausschließen, die aus der Zulassung einer solchen Anlage oder ihrem Betrieb möglicherweise entstehen können. Es muss stets bei Abschätzungen anhand praktischer Vernunft bleiben. Ungewissheiten jenseits dieser Schwelle sind unentrinnbar. Denn die Schutzpflicht nach Art. 2 Abs. 2 S. 1 GG gebietet es nicht, alle nur erdenklichen Sicherheits- und Schutzmaßnahmen zu treffen. Die Grenzen des dem Gesetzgeber insoweit zustehenden Beurteilungsspielraums werden mit einer Entscheidung nicht überschritten, die zur Ermöglichung eines potenziell gefährlichen Vorhabens die Gefahren für Leib und Leben durch Sicherheitsauflagen nach dem Stand der Technik auf ein Restrisiko minimiert, das als Ausprägung eines allgemeinen Lebensrisikos für tolerabel erachtet werden kann (vgl. dazu BVerfG, NVwZ 2010, 114 ff. Rn. 23; BVerwGE 125, 116 Rn. 243 ff.; VGH Mannheim, B. v. 14.11.2011 – 8 S 1281/11, BA S. 15 ff.).

Nachdem der Gesetzgeber für den Gefahrguttransport auf der Schiene zahlreiche Sicherheitsmaßnahmen geregelt und ausdrücklich auf die Regelung von Schutzabständen für die Planung von Schienenwegen verzichtet hat, können solche Schutzabstände auch nicht verlangt werden. Geschieht trotz aller Schutzmaßnahmen dennoch ein Unfall, müssen die damit verbundenen Schäden als Verwirklichung des Restrisikos hingenommen werden.

Nach diesen Maßstäben kann zwar im Planfeststellungsverfahren vorgebracht werden, dass mit steigendem Abstand von der Wohnbebauung die möglichen Schäden eines Unfalls bei der Umfahrungstrasse geringer sind als beim Ausbau der Bestandsstrecke. Rechtlich gesehen wird dieses Argument allerdings nicht durchgreifen. Im Übrigen gibt es auch keine Möglichkeit, die Risiken, die bei der Eisenbahnumfahrung auftreten (Gefahren für die Bewohner von Randsiedlungen und der Manschen auf der Autobahn) gegen die Risiken eines Unfalls auf der Bestandsstrecke (Gefahren für die Bewohner der Oldenburger Innenstadt) gegeneinander abzuwägen. Eine solche Risikobewertung („Leben gegen Leben“) steht nur dem Gesetzgeber zu, er muss dafür Regelungen und Maßstäbe aufstellen. Die Regelungen über den Gefahrguttransport sehen eine solche Risikobewertung nicht vor. Aus Rechtsgründen sind die Risiken des Gefahrguttransports damit kein Argument für die Eisenbahnumfahrung.

5.6 Hochwasserschutz

Im Bereich der Hunte kann der Neubau der Eisenbahnumfahrung die Belange des Hochwasserschutzes berühren (§§ 72 ff. WHG).

Sollte die Trasse ein festgesetztes Überschwemmungsgebiet (§ 78 WHG) durchqueren, kann sie nur zugelassen werden, wenn unter anderem der Hochwasserabfluss und die Höhe des Wasserstandes nicht nachteilig beeinflusst werden (§ 78 Abs. 2 Nr. 4 WHG). Es sind dann technische Vorkehrungen zur Berücksichtigung der Belange des Hochwasserschutzes und der Hochwasservorsorge zu treffen, wie z.B. aufgeständerte Bauweise der Bahnstrecke im Hochwassergebiet. Dies kann zu Mehrkosten bei der Errichtung der Eisenbahnumfahrung führen.

Die Berücksichtigung der Belange des Hochwasserschutzes sind somit ein wichtiges Kriterium zur Festlegung der Grobtrassierung.

5.7 Städtebauliche Verträglichkeit

Die Aspekte der städtebaulichen Verträglichkeit der Eisenbahnumfahrung sind aufzuarbeiten. Hier gilt es darzustellen, warum die Eisenbahnumfahrung aus städtebaulichen Gründen die vorzugswürdige Lösung im Vergleich zur Antragstrasse ist.

Bei der Beurteilung der städtebaulichen Verträglichkeit der Eisenbahnumfahrung sind 2 Teilbereiche zu unterscheiden.

Zum einen gilt es die Verträglichkeit der Eisenbahnumfahrung im Bereich der bebauten Ortslage zu bewerten. Dieser Abschnitt der Eisenbahnumfahrung beginnt südlich einer neuen Hunte-Überquerung und reicht im Süden bis an die Einschleifung in die vorhandene Bestandsstrecke. Relevante Kriterien der Bewertung sind insbesondere:

- Durchtrennung von Verkehrsbeziehungen für Fußgänger, Radfahrer, ÖPNV und motorisierten Individualverkehr,
- optische Trennwirkungen,
- stadtgestalterisch negative Auswirkungen durch eine mögliche Hochlage der Eisenbahnumfahrung sowie durch ggf. aktive Schallschutzmaßnahmen.

Zum anderen ist der nördliche Teil der Eisenbahnumfahrung zu bewerten. Dieser Abschnitt beginnt im Norden der Hunte-Überquerung reicht bis zur Verflechtung mit der Bestandsstrecke im Norden der Gemarkung der Stadt Oldenburg. Die städtebauliche Verträglichkeit der Eisenbahnumfahrung ist hier in besonderem Maße nach landschaftsgestalterischen Gesichtspunkten zu bewerten. Relevante Aspekte sind:

- die Veränderung des Landschaftsbilds durch die Eisenbahnumfahrung im Bereich der Trasse durch notwendige aktive Schallschutzmaßnahmen und ggf. erforderliche Hochlagen zum Beispiel aus Gründen der Überquerung von Straßen und Wegen sowie aus Gründen des Hochwasserschutzes,
- die Veränderung des Landschaftsbildes durch Kreuzungsbauwerke insbesondere in Form von Überführungsbauwerken und dem Brückenbauwerk über die Hunte.

Die aufgezeigten landschafts- und stadtgestalterischen Aspekte sind bei der Grobtrassierung der Eisenbahnumfahrung zu berücksichtigen und soweit möglich zu minimieren.

Gegen die städtebauliche Verträglichkeit der Antragstrasse spricht deren Lage im Siedlungskörper der Stadt Oldenburg. Die vorgesehene Höhe der aktiven Schallschutzmaßnahmen führt zu einer deutlichen Trennwirkung im Siedlungsgefüge. Diese Trennwirkung würde noch deutlich erhöht, wenn im Zuge der Planfeststellung der Antragstrasse bereits vorgezogen auf eine Erteilung des Schienenbonus verzichtet würde. Hierdurch würde sich die Höhe der aktiven Schallschutzmaßnahmen vergrößern, da ansonsten sehr große Bereiche mit verbleibenden Restkonflikten und somit dem Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen verbleiben würden. Ein wirksames aktives Schallschutzkonzept für die Antragstrasse, das gleichzeitig auch städtebaulich verträglich wäre, ist unter Berücksichtigung des Wegfalls des Schienenbonus nur schwer vorstellbar.

5.8 Eigentum

Das Eigentum Privater ist von Art. 14 Abs. 1 GG geschützt und hat hohes Gewicht in der planerischen Abwägung nach § 18 Abs. 1 S. 1 AEG. Für Zwecke des Baus und des Ausbaus von Betriebsanlagen der Eisenbahn ist zwar nach § 22 Abs. 1 S. 1 AEG

die Enteignung zulässig, der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit fordert aber, die Inanspruchnahme privaten Eigentums so gering wie möglich zu halten. Privates Eigentum hat in der Abwägung auch ein höheres Gewicht als das öffentliche Eigentum von Gemeinden oder anderen öffentlich-rechtlichen Körperschaften (Landkreise, Land, Bund). Nachdem öffentlich-rechtliche Körperschaften sich nicht auf die Eigentums-garantie des Art. 14 Abs. 1 GG berufen können, hat ihr Eigentum geringeres Gewicht (vgl. dazu BVerfGE 61, 82 105; 75, 195, 197; BVerwGE 97, 143, 151). Öffentliches Eigentum ist für die Verwirklichung von Allgemeinwohlzwecken vorrangig heranzuziehen.

Für den Ausbau der Bestandsstrecke werden voraussichtlich nur geringe Eingriffe in privates Eigentum erforderlich sein. Überwiegend erfolgt der Ausbau auf Bahngrundstücken.

Der Neubau der Eisenbahnumfahrung wird demgegenüber nur mit erheblichen Eingriffen in privates Eigentum möglich sein. Es ist nicht ausgeschlossen, dass einzelne Wohnhäuser beim Neubau der Eisenbahnumfahrung abgebrochen werden müssen. In manchen Bereichen steht die Bebauung sehr dicht an der Autobahn an, so dass eine Eisenbahnstrecke möglicherweise nur unter Inanspruchnahme vor Grundstücken errichtet werden kann, die derzeit auch zu Wohnzwecken genutzt werden.

Ein Planfeststellungsbeschluss für den Bau oder Ausbau von Betriebsanlagen der Eisenbahn entfaltet enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 22 Abs. 1 S. 2 und Abs. 2 AEG). Der festgestellte oder genehmigte Plan ist dem Enteignungsverfahren zu Grunde zu legen. Er ist für die Enteignungsbehörde bindend. Im Planfeststellungsverfahren wird die grundlegende Entscheidung über das „ob“ der Enteignung getroffen. Hier wird entschieden, ob die Inanspruchnahme vom Grundeigentum durch das Wohl der Allgemeinheit gerechtfertigt ist und ob sie dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit genügt (vgl. BVerfGE 45, 297, 320; BVerwG, NVwZ 1993, 477, 478; Schütz, in: Beck'schen AEG-Kommentar, § 22 Rn. 7, 17). Im späteren Enteignungsverfahren kann mithin nicht mehr eingewandt werden, dass die Inanspruchnahme eines Grundstücks durch eine Eisenbahntrasse rechtswidrig ist, weil sich dem Vorhabenträger eine andere, eindeutig vorzugswürdige Trasse hätte aufdrängen müssen, die ohne Inanspruchnahme des konkreten Grundstücks auskommt. Folge dieser enteignungsrechtlichen Vorwirkung der Planfeststellung ist, dass bereits im Planfeststellungsverfahren dem Grunde nach entschieden werden muss, ob die Inanspruchnahme des Eigentums durch öffentliche Belange gerechtfertigt ist. Die Allgemeinwohlbelange, die die Enteignung rechtfertigen, müssen umso dringender sein, je intensiver der Grundrechtseingriff ist. Das Gewicht des Eigentums in der Abwägung gegenüber dem Wohl der Allgemeinheit ist umso größer, je mehr der Kernbereich der Eigentums-garantie betroffen ist. Zu diesem gehört sowohl die Privatnützigkeit als auch die Zuordnung des Eigentumsobjekts zu einem Rechtsträger, dem es als Grundlage privater Initiative von Nutzen sein soll, als auch die grundsätzliche Verfügungsbefugnis über den Eigentumsgegenstand. Soweit das Eigentum die persönliche Freiheit des Einzelnen im vermögensrechtlichen Bereich sichert, genießt es einen besonderen Schutz.

Dies gilt insbesondere dann, wenn ein Grundstück den wesentlichen Teil des Vermögens des Pflichtigen bildet und die Grundlage seiner privaten Lebensführung einschließlich der seiner Familie darstellt (z.B. Wohnhaus). In solchen Fällen tritt die Aufgabe der Eigentumsgarantie, dem Träger des Grundrechts seinen Freiraum im vermögensrechtlichen Bereich zu sichern und ihm damit eine eigenverantwortliche Gestaltung des Lebens zu ermöglichen, in den Vordergrund (BVerfG, NVwZ 2010, 512, 514).

Nach diesen Maßgaben erlangt das Eigentum Privater in der Variantenabwägung zwischen dem Ausbau der Bestandsstrecke und dem Neubau der Eisenbahnumfahrung ein erhebliches Gewicht zu Lasten der Eisenbahnumfahrung.

Das Gewicht des Eigentums Privater in der Abwägung könnte durch Vereinbarungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern reduziert werden. Sobald die technische Machbarkeit einer Umfahrungstrasse festgestellt ist, sollte die Stadt Oldenburg mit den betroffenen Grundstückseigentümern Gespräche über die Verkaufsbereitschaft ihrer Grundstücke aufnehmen und entsprechende Vorverträge abschließen. Wenn die hauptsächlich betroffenen Grundstückseigentümer bereit sind, ihre Grundstücke freiwillig für den Bau der Eisenbahnumfahrung zur Verfügung zu stellen, reduziert sich auch das Gewicht des Privateigentums als der Umfahrungstrasse entgegenstehender Belang.

Da die Flächen, die von der Eisenbahnumfahrung in Anspruch genommen werden sollen, überwiegend landwirtschaftlich genutzt werden, sind auch die Belange der Landwirtschaft betroffen. Es wird zu Flächenverlusten für landwirtschaftliche Betriebe kommen. Außerdem entstehen Bewirtschaftungsnachteile wegen der Durchschneidung von bestehenden landwirtschaftlichen Flächen.

Diese Nachteile für die Landwirtschaft müssen im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt und ausgeglichen werden. Denkbar ist auch die Durchführung einer Unternehmensflurbereinigung (§ 87 FlurbG). Auch für dieses Verfahren wäre es hilfreich, wenn die Stadt Oldenburg Ersatzland für die Landwirtschaft zur Verfügung stellen kann, das gegebenenfalls auch in ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren einbezogen werden kann.

5.9 Kosten

Bei der Ermittlung der Kosten für die Eisenbahnumgehung sind insbesondere folgende Kosten zu berücksichtigen:

- Kosten für den Grunderwerb der Grundstücke für die Eisenbahnumfahrung sowie für die notwendigen Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen,
- Baukosten für die Eisenbahnumfahrung einschließlich der erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahme und ggf. erforderlichen Erschütterungsschutzmaßnahmen,

- Kosten für passive Schallschutzmaßnahmen,
- Kosten für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen aufgrund von FFH, Artenschutz und Naturschutz,
- Kosten für die Entschädigungen beim Abgang von Gebäuden, die im Zuge der der Trassierung nicht umfahren werden können.

Um den Kostenvergleich der Eisenbahnumfahrung mit der Antragstrasse im Sinne der Eisenbahnumfahrung möglichst positiv darzustellen, wird es zwingend erforderlich werden, die fehlende Leistungsfähigkeit der Hunte-Brücke für die Antragstrasse belegen zu können und somit die Notwendigkeit einer Hunte-Brücke auch für die Antragstrasse zu begründen.

6 Strategische Aspekte und weitere Vorgehensweise

6.1 Eisenbahnumfahrung

- Die Erarbeitung der notwendigen Vorplanung für die Eisenbahnumfahrung sowie der begleitenden Fachuntersuchung erfolgen durch die Stadt Oldenburg zusammen mit externen Fachbüros und Beratern. Die bautechnische Planung der Grobtrassierung und die hierzu erforderlichen eisenbahnbetriebstechnischen Untersuchungen, die Untersuchungen zu den Themen FFH, Arten- und Naturschutz sowie Schallschutz/Erschütterungsschutz und die rechtliche Beratung sollen durch externe Fachleute erfolgen. Die Koordination und Lenkung des gesamten Planungsverfahrens sowie die Bewertung der städtebaulichen Verträglichkeit der Eisenbahnumfahrung sollte durch die Stadt Oldenburg erfolgen.
- Die Beauftragung der bautechnischen Planung und der eisenbahnbetrieblichen Untersuchung in einer 1. Stufe ist bereits erfolgt.
- Für das Themenfeld Gefahrgut wird keine Untersuchung als notwendig angesehen.
- Für die Themenfelder Schallschutz/Erschütterungsschutz können die Untersuchungen durch das Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen erarbeitet werden. Vom Büro IBK kann eine Leistungs- und Honoraraufstellung erarbeitet werden, die die Grundlage zur Beauftragung der notwendigen Untersuchungen ist.
- Für die Themenfelder FFH, Arten- und Naturschutz einschließlich Hochwasser ist ein geeignetes Fachbüro auszuwählen. Dieses Büro ist auf Basis einer noch zu erarbeitenden Leistungsbeschreibung eines Angebotes für die begleitenden Fachuntersuchungen zur Festlegung einer Trasse für die Eisenbahnumfahrung aufzufordern.
- Die begleitende rechtliche Beratung im Modul 2 und die Ausarbeitung einer Stellungnahme der Stadt Oldenburg für das Offenlageverfahren (Modul 3) kann weiterhin durch die Kanzlei Dolde Mayen & Partner erfolgen.

- Die notwendigen Arbeiten für die Aspekte Städtebau, Eigentumsverhältnisse und Grunderwerb sind sinnvoller Weise durch die Stadt Oldenburg zu erbringen.

6.2 Zeitliche Aussetzung weiterer Schritte im Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 1

- Die DB AG sollte über die Planungsabsichten der Stadt Oldenburg hinsichtlich einer Eisenbahnumfahrung informiert werden.
- Soweit möglich, sollte mit der DB AG konsensual erreicht werden, dass die Offenlage der Planunterlagen im Zuge der Planfeststellung frühestens in einem Jahr stattfinden würde. Hierdurch soll erreicht werden, dass eine fachlich durchdachte und durch die politischen Gremien in der Stadt Oldenburg freigegebene Vorplanung für die Eisenbahnumgehung erarbeitet werden kann.
- Für diesen Zeitraum sollten auch die Arbeiten zur Umsetzung der vorgezogenen passiven Schallschutzmaßnahmen aus dem Vergleich vor dem Bundesverwaltungsgerichts gemäß Protokoll der mündlichen Sitzung des Verfahrens BVerwG 7 A 22.11 vom 05.07.2012 ausgesetzt werden.
- Zeitliche Aussetzung des Planfeststellungsverfahrens ist insbesondere hinsichtlich des Wegfalls des Schienenbonus für Planfeststellungsverfahren ab dem 01.01.2015 zu diskutieren (siehe Ausführungen zu 6.6).

6.3 Inhaltliche Abstimmung mit der DB AG

- Um eine möglichst fundierte Vorplanung für die Eisenbahnumfahrung sicherzustellen und um möglichen fachlichen Kritikpunkten der DB AG frühzeitig entgegenzutreten zu können, wird empfohlen, einen offenen fachlichen Abstimmungsprozess mit den Planern der DB AG zu initiieren.
- In einem solchen Abstimmungsprozess könnten alle fachlichen Grundlagen abgestimmt werden und offene Punkte mit der DB AG vordiskutiert werden.
- Hierdurch wäre es möglich, im noch laufenden Planungsverfahren berechnete Hinweise der DB AG in die Planung einbauen zu können und sicherzustellen, dass die im Zuge der Vorplanung erarbeiteten Unterlagen von der DB AG fachlich akzeptiert werden.

6.4 Inhaltliche Abstimmung mit der Gemeinde Rastede

- Die Anbindung der Eisenbahnumfahrung im nördlichen Teil an die Bestandsstrecke ist auf der Gemarkung der Stadt Oldenburg nicht möglich. Die entsprechende Anbindung liegt auf der Gemarkungsfläche der Gemeinde Rastede im Ortsteil Wahnbek.

- Die Ortslage Wahnbek wäre darüber hinaus durch die Geräuscheinwirkungen der Eisenbahnumfahrung in einer Art betroffen, dass zum Schutz der der Eisenbahn nächstgelegenen schutzbedürftigen Gebietsteile ggf. Schallschutzmaßnahmen erforderlich werden.
- Aus den genannten Gründen wird eine Abstimmung mit der Gemeinde Rastede dringend empfohlen, um eine konsensuale Planung der Stadt Oldenburg mit den Belangen der Gemeinde Rastede zu erreichen.

6.5 Inhaltliche Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen

- Zur Festlegung der für eine neue Huntebrücke relevanten Planungsparameter ist die Abstimmung mit dem Wasser- und Schifffahrtsamt Bremen zu suchen. Daher ist nach Fertigstellung des Entwurfs der Grobtrassierung ein entsprechender Abstimmungstermin durchzuführen.

6.6 Umgang mit dem Wegfall des Schienenbonus für Planfeststellungsverfahren, ab dem 01.01.2015

- Ab dem 01.01.2015 wird für Abschnitte eines Vorhabens, bei denen das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Planes noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde, kein Schienenbonus mehr berücksichtigt. Von der Anwendung des Schienenbonus kann bereits vor dem 01.01.2015 abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden.
- Derzeit stellt sich die Situation für die Antragstrasse in Oldenburg wie folgt dar:
 - das Planfeststellungsverfahren für den Planfeststellungsabschnitt 1 ist eröffnet,
 - die Auslegung des Planes wurde jedoch noch nicht öffentlich bekannt gemacht. Würde die Deutsche Bahn die Offenlage der Planungsunterlagen vorantreiben, so wäre vor dem 01.01.2015 sicher von der Bekanntmachung der Offenlage auszugehen.
- Aufgrund des gerade beschriebenen Verfahrensstandes ist davon auszugehen, dass für den Planfeststellungsabschnitt 1 bei strenger Anwendung der Schienenbonus in Ansatz zu bringen wäre. Eine Ausnahme hiervon wäre nur dann möglich, wenn der Vorhabenträger oder der Bund bereit wäre die Mehrkosten für den Verzicht auf den Schienenbonus freiwillig zu tragen.
- In der weiteren Diskussion in der Öffentlichkeit wird es jedoch schwer vermittelbar sein, dass in einem laufenden Planfeststellungsverfahren der Schienenbonus noch in Ansatz gebracht wird.

- Um den Druck auf die Deutsche Bahn zu erhöhen, wäre es für die schalltechnischen Untersuchungen zur Eisenbahnumfahrung sinnvoll diese Untersuchungen für 2 Szenarien durchzuführen
 - Szenario 1 mit Berücksichtigung des Schienenbonus
 - Szenario 2 ohne Berücksichtigung des Schienenbonus
- In den Gesprächen mit der Deutschen Bahn ist darauf hinzuwirken, dass die Berücksichtigung eines Schallschutzkonzepts für die Antragstrasse auch ohne Berücksichtigung des Schienenbonus durchgeführt würde. Für den Fall dass dies nicht erfolgen würde, würde dies entsprechend in der Stellungnahme der Stadt Oldenburg zu einem Planfeststellungsverfahren für die Antragstrasse gerügt werden.
- Unabhängig von der Positionierung der Deutschen Bahn hinsichtlich des Planfeststellungsverfahrens wäre der große Vorteil der Umfahrungstrasse, dass die Bewältigung der schalltechnischen Auswirkungen ohne Berücksichtigung des Schienenverkehrslärms deutlich leichter möglich wäre, als für die Antragsstrasse. In diesem Sinne wären sicherlich auch die Bewohner der Stadt Oldenburg gegen eine mögliche Antragstrasse ohne die Berücksichtigung von Schienenbonus zu mobilisieren.

6.7 Verfügbarkeit der Grundstücke, auf der die künftige Eisenbahnumfahrung verlaufen wird

- Das Gewicht des Eigentums Privater in der Abwägung könnte durch Vereinbarungen mit den betroffenen Grundstückseigentümern reduziert werden. Sobald die technische Machbarkeit einer Umfahrungstrasse festgestellt ist, sollte die Stadt Oldenburg mit den betroffenen Grundstückseigentümern Gespräche über die Verkaufsbereitschaft ihrer Grundstücke aufnehmen und entsprechende Vorverträge abschließen. Wenn die hauptsächlich betroffenen Grundstückseigentümer bereit sind, ihre Grundstücke freiwillig für den Bau der Eisenbahnumfahrung zur Verfügung zu stellen, reduziert sich auch das Gewicht des Privateigentums als der Umfahrungstrasse entgegenstehender Belang.

6.8 Verlust landwirtschaftlicher Flächen

- Es wird zu Flächenverlusten für landwirtschaftliche Betriebe kommen. Außerdem entstehen Bewirtschaftungsnachteile wegen der Durchschneidung von bestehenden landwirtschaftlichen Flächen.
- Diese Nachteile für die Landwirtschaft müssen im Planfeststellungsverfahren berücksichtigt und ausgeglichen werden. Denkbar ist auch die Durchführung einer Unternehmensflurbereinigung (§ 87 FlurbG). Auch für dieses Verfahren wäre es hilfreich, wenn die Stadt Oldenburg Ersatzland für die Landwirtschaft zur Verfügung stellen kann, das gegebenenfalls auch in ein Unternehmensflurbereinigungsverfahren einbezogen werden kann.

6.9 Antragstrasse

Zur Vermeidung der Präklusion der Stadt Oldenburg hinsichtlich einer möglichen Klage gegen die Antragstrasse wird im Zuge der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen die Darlegung der Betroffenheit der Stadt Oldenburg durch die Antragstrasse zwingend erforderlich:

- Hierzu ist eine frühzeitige Ermittlung der Betroffenheit erforderlich sämtliche Belange müssen während der öffentlichen Auslegung der Planfeststellungsunterlagen (gut 6 Wochen) vorgebracht werden. Um dies zu ermöglichen, muss bereits jetzt mit der Ermittlung der Betroffenheit begonnen werden.
- Dabei ist eine Aufarbeitung, welche Bauflächen im Flächennutzungsplan vom Ausbau der Antragstrasse betroffen sein können, erforderlich.
- Gleiches gilt hinsichtlich aller verbindlichen Bauleitpläne und Planungsabsichten, der städtebaulichen Auswirkungen, der Beeinträchtigung innerstädtischer Verkehrsbeziehungen, öffentliche Einrichtungen der Stadt, von Denkmälern.
- Darüber hinaus sind sämtliche im Zuge öffentlich ausgelegten Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens zu sichten und fachlich zu bewerten.

6.10 Begleitende Arbeit im politischen Raum

Neben der fachlichen Arbeit zur Darstellung der Vorzugswürdigkeit der Eisenbahnumgehung sind auch im politischen Raum, auf Landesebene und auf Bundesebene die Vorteile der Eisenbahnumgehung darzustellen und die Realisierung der Eisenbahnumgehung einzufordern.

6.11 Begleitende Öffentlichkeitsarbeit

Die Öffentlichkeit sollte über die fachlichen Arbeiten zur Darstellung der Vorzugswürdigkeit der Eisenbahnumgehung informiert werden. Insofern sich die Vorzugswürdigkeit abzeichnet, ist dies in der Öffentlichkeit offensiv bekanntzumachen. Unabhängig von der Frage der Vorzugswürdigkeit der Eisenbahnumgehung ist die Bürgerschaft zu mobilisieren, um möglichst viele Einwendungen in das Planfeststellungsverfahren für die Antragstrasse einzubringen. Ein wichtiges Ziel sollte es dabei sein, ein Schallschutzkonzept ohne die Berücksichtigung des Schienenbonus zu erreichen. (siehe hierzu Ausführungen in Kapitel 6.6)