



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle
Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover
Gz.: 581pa/009-2014#003
Datum: 31.10.2014

Planergänzungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für die Vorhaben

"ABS Oldenburg – Wilhelmshaven:

Ausbaustufe III, PFA 2 Rastede-Hahn",

Bahn-km 9,722 – 21,236 der Strecke 1522

Oldenburg Hbf. – Wilhelmshaven Hbf.

und

"ABS Oldenburg – Wilhelmshaven:

Ausbaustufe III, PFA 3 Jaderberg - Varel",

Bahn-km 21,236 – 35,200 der Strecke 1522

Oldenburg Hbf. – Wilhelmshaven Hbf.

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG,
diese vertreten durch
die DB ProjektBau GmbH,
Regionalbereich Nord
Joachimstraße 8
30159 Hannover**

Inhaltsverzeichnis

Kapitel	Inhalt	Seite
A.	VERFÜGENDER TEIL	5
A.1	Ergänzung der Planfeststellungsbeschlüsse.....	5
A.1.1	Feststellung der plangegebenen Vorbelastung	5
A.1.2	Feststellung der ergänzenden Schallschutzmaßnahmen	6
A.2	Planunterlagen	6
A.3	bleibt frei.....	7
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte	7
A.4.5	Immissionsschutz	7
A.4.5.2	Betriebsbedingten Schallimmissionen.....	7
A.4.10	Protokollerklärung zu ergänzendem passivem Schallschutz.....	9
A.5	Entschädigungsansprüche.....	9
A.6	Sofortige Vollziehbarkeit	10
A.7	Kosten	10
B.	BEGRÜNDUNG	11
B.1	Sachverhalt.....	11
B.1.1	Vorhaben	11
B.1.1.1	Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.11.2013 – 7 A 28.12.....	13
B.1.1.2	Festlegung des Bereichs für interimistischen Lärmschutz.....	14
B.1.2	Verfahren.....	17
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	20
B.2.1	Rechtsgrundlage	20
B.2.2	Zuständigkeit	21
B.2.3	Auslegung der Planunterlagen.....	21
B.2.4	Bekanntmachung und Durchführung des Erörterungstermins.....	21
B.3	bleibt frei.....	21
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	22
B.4.1	Planrechtfertigung.....	22
B.4.2	Abschnittsbildung und Baustufen.....	22
B.4.3	Variantenentscheidung	24
B.4.4	Raumordnung, kommunale Selbstverwaltungshoheit, Ortsgestaltung.....	24
B.4.5	bleibt frei.....	24
B.4.6	bleibt frei.....	24
B.4.7	bleibt frei.....	24
B.4.8	bleibt frei.....	25
B.4.9	bleibt frei.....	25
B.4.10	bleibt frei.....	25
B.4.11	bleibt frei.....	25
B.4.12	bleibt frei.....	25

Planergänzungsbeschluss gemäß § 18 AEG für die Vorhaben "ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, PFA 2 Rastede-Hahn", Bahn-km 9,722 - 21,236 der Strecke 1522 Oldenburg Hbf. – Wilhelmshaven Hbf., und "ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, PFA 3 Jaderberg - Varel", Bahn-km 21,236 – 35,200 der Strecke 1522 Oldenburg Hbf. – Wilhelmshaven Hbf., Az.: 581pa/009-2014#003, vom 31.10.2014

B.4.13	Immissionsschutz	25
B.4.13.1	bleibt frei	25
B.4.13.2	Betriebsbedingte Immissionen durch Schall.....	25
B.4.13.3	bleibt frei	27
B.4.13.4	bleibt frei	27
B.4.13.5	bleibt frei	27
B.4.13.6	bleibt frei	27
B.4.13.7	Betriebsbedingte Immissionen durch Schall im Bereich des PFA 1 Oldenburg ..	27
B.4.14	Einwendungen Privater.....	68
B.4.15	bleibt frei.....	69
B.5	Gesamtabwägung.....	69
B.6	Sofortige Vollziehbarkeit	69
B.7	Kostenentscheidung	70
C.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG	71

Abkürzungs- und Gesetzesverzeichnis

Abs.	Absatz
ABS	Ausbaustrecke
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, ber. 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Gesetz vom 24.05.2014 (BGBl. I S. 538)
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
Ast.	Außenstelle
Az.	Aktenzeichen
BayVGH	Bayerischer Verwaltungsgerichtshof
BEGebV	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 27.03.2008 (BGBl. I S. 546), zuletzt geändert durch Verordnung vom 11.07.2014 (BGBl. I S. 1047, ber. I S. 1599)
ber.	berichtigt
BEVVG	Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), zuletzt geändert durch Gesetz vom 07.08.2013 (BGBl. I S. 3154)
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 17.05.2013 (BGBl. I S. 1274), geändert durch Gesetz vom 02.07.2013 (BGBl. I S. 1953)
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes) 16. BImSchV - Verkehrslärmschutzverordnung vom 12.06.1990 (BGBl. I S. 1036), geändert durch Gesetz vom 19.09.2006 (BGBl. I S. 2146) 24. BImSchV - Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung vom 04.02.1997 (BGBl. I S. 172, ber. I S. 1253), geändert durch Verordnung vom 23.09.1997 (BGBl. I S. 2329)

Planergänzungsbeschluss gemäß § 18 AEG für die Vorhaben "ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, PFA 2 Rastede-Hahn", Bahn-km 9,722 - 21,236 der Strecke 1522 Oldenburg Hbf. – Wilhelmshaven Hbf., und "ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, PFA 3 Jaderberg - Varel", Bahn-km 21,236 – 35,200 der Strecke 1522 Oldenburg Hbf. – Wilhelmshaven Hbf., Az.: 581pa/009-2014#003, vom 31.10.2014

BSchwAG	Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes Bundesschienenwegeausbaugesetz) vom 15.11.1993 (BGBl. I S. 1874), zuletzt geändert durch Verordnung vom 31.10.2006 (BGBl. I S. 2407)
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel nach A-Bewertungskurve
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.05.1949 (BGBl. I. S. 1), zuletzt geändert durch Gesetz vom 11.07.2012 (BGBl. I S. 1478)
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
PFA	Planfeststellungsabschnitt
RL	Richtlinie
Schall 03	Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen – Schall 03 Ausgabe 1990, eingeführt mit Schreiben der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn vom 19.03.1990 (W 2.010 Mau 9.1) – vgl. auch Anlage 2 zur 16. BImSchV
VV	Verwaltungsvorschrift
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.07.2014 (BGBl. I S. 890)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), geändert durch Gesetz vom 25.07.2013 (BGBl. I S. 2749)
zit.	zitiert

Das Eisenbahn-Bundesamt erlässt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planergänzungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Ergänzung der Planfeststellungsbeschlüsse

Die Planfeststellungsbeschlüsse für die Vorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, PFA 2 Rastede-Hahn“, Bahn-km 9,722 - 21,236 der Strecke 1522 Oldenburg Hbf. – Wilhelmshaven Hbf., und „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, PFA 3 Jaderberg - Varel“, Bahn-km 21,236 – 35,200 der Strecke 1522 Oldenburg Hbf. – Wilhelmshaven Hbf., jeweils vom 02.08.2011, werden mit den in diesem Beschluss aufgeführten Regelungen und Nebenbestimmungen ergänzt.

Das Eisenbahn-Bundesamt trifft folgende Entscheidungen:

A.1.1 Feststellung der plangegebenen Vorbelastung

Die den unter A.1 genannten Planfeststellungsbeschlüssen zugrundeliegende plangegebene Vorbelastung auf der Eisenbahnstrecke 1522, Abschnitt Oldenburg – Sande, wird wie folgt festgestellt:

Zeitraum	Reisezüge	Güterzüge
Tag (6 – 22 Uhr)	36	26
Nacht (22 – 6 Uhr)	8	24
Summe (24 Stunden)	44	50

A.1.2 Feststellung der ergänzenden Schallschutzmaßnahmen

Die unter A.1 genannten Planfeststellungsbeschlüsse werden um die Planfeststellung der in Kapitel A.4.5 dargestellten Ansprüche auf Ersatz von Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen ergänzt. Aktive Schallschutzmaßnahmen und / oder betriebliche Regelungen für den Zugbetrieb wie nächtliche oder stundenweise Fahrverbote oder Geschwindigkeitsbegrenzungen für alle Züge oder für bestimmte Zuggattungen oder für bestimmte Zeiträume werden der Vorhabenträgerin nicht aufgegeben.

A.2 Planunterlagen

Die Vorhabenträgerin hat für die Planergänzung folgende Planunterlagen vorgelegt:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Erläuterungsbericht zur Planergänzung vom 30.05.2014, Az. I.NP-N-A (G) und I.BV-N-P (2), 13 Seiten incl. Deckblatt	mit Hinweis auf Änderung v. 24.10.2014
Anhang 1a	Eisenbahnbetriebswissenschaftliche Untersuchung des fahrbaren Mengengerüsts im Stadtgebiet Oldenburg im plangegebenen Zustand vor Beginn des zweigeisigen Ausbaus, ohne Datum und Az., 3 Seiten	nur zur Information
Anhang 1b	Unterlage „Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven – plangegebene Vorbelastung – Streckenkapazität und Trassenverzehr“ vom 30.05.2014, 12 Seiten incl. Deckblatt zzgl. Annex 1 Belegungsgrafik Ölweiche-Sande, 6 Blätter	nur zur Information
Anhang 2	Schalltechnische Untersuchung zur Festlegung von Interimsmaßnahmen zum Schallschutz in PFA 1	
	Erläuterungsbericht (zur schalltechnischen Untersuchung) vom 30.05.2014, 19 Seiten incl. Deckblatt	nur zur Information
Anlage 1	Unterlage „ABS Oldenburg-Wilhelmshaven Zugprogramm: Zur Berechnung von Interimsmaßnahmen zum Schallschutz im PFA 1“, ohne Datum und Az., 3 Seiten	nur zur Information
Anlage 2	Lageplan „Festlegung von Interimsmaßnahmen zum Schallschutz im PFA 1“ vom 30.05.2014, ohne Az., Maßstab 1:1.000, 12 Blätter	nur zur Information, mit Änderung v. 24.10.2014
Anlage 3	Ergebnistabelle „Festlegung von Interimsmaßnahmen zum Schallschutz im PFA 1“ vom 30.05.2014, ohne Az., 698 Blätter (auf 349 Seiten)	nur zur Information, mit Änderung v. 24.10.2014
Anlage 4	„Auflistung der Gebäude mit Überschreitung Schwellenwert 70 dB(A) Tag“, ohne Datum und Az., 1 Blatt	nur zur Information

A.3 bleibt frei

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise, Vorbehalte

Anmerkung: Zur Vermeidung von Verwechslungen mit den Nebenbestimmungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 wird die Gliederung dieser Beschlüsse berücksichtigt und in deren Rahmen eine neue Gliederungsnummer vergeben.

A.4.5 Immissionsschutz

A.4.5.2 Betriebsbedingten Schallimmissionen

A.4.5.2.6 Die Vorhabenträgerin hat nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen Ersatz für Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen zu leisten. Die Ansprüche auf Aufwendungsersatz werden dem Grunde nach planfestgestellt. Die tatsächliche Höhe der notwendigen Aufwendungen ist nicht Gegenstand dieses Planergänzungsbeschlusses. Sie ist abhängig von den jeweiligen Umständen des Einzelfalles, d. h. vom Bestand des jeweiligen Gebäudes und seiner bereits vorhandenen Schalldämmung.

A.4.5.2.7 Die Vorhabenträgerin hat auf der Grundlage des gerichtlichen Vergleichs vom 05.07.2012 über einen „vorgezogenen passiven Schallschutz“ (vorgezogene Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen, die bei einem Ausbau der bestehenden Strecke im PFA 1 trotz der in den aktuellen Planunterlagen vorgesehenen Schallschutzwänden voraussichtlich erforderlich werden) gegenüber den betroffenen Eigentümern eine angemessene Entschädigung für die notwendigen Aufwendungen für die passiven Schallschutzmaßnahmen zu leisten, durch die die erforderliche Schalldämmung des „vorgezogenen passiven Schallschutzes“ erreicht wird. Bei der Ermittlung des erforderlichen Schalldämm-Maßes ist die 24. BImSchV – unter Hinzudenken der geplanten Schallschutzwände – entsprechend anzuwenden.

- A.4.5.2.8 Die Vorhabenträgerin hat gegenüber den betroffenen Eigentümern eine angemessene Entschädigung für die notwendigen Aufwendungen für die passiven Schallschutzmaßnahmen zu leisten, durch die die erforderliche Schalldämmung des „Übergangsschallschutzes“ erreicht wird. Dieser beinhaltet den Schutz vor Schallimmissionen (aus Eisenbahnverkehr gemäß der in Kapitel A.1.1 planfestgestellten plangegebenen Vorbelastung), die die Zumutbarkeitsschwellen von 70 dB(A) am Tag und / oder 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Bei der Ermittlung des erforderlichen Schalldämm-Maßes ist die 24. BImSchV entsprechend anzuwenden.
- A.4.5.2.9 Die Vorhabenträgerin hat in den Fällen, in denen Ansprüche aufgrund beider Bestimmungen (A.4.5.2.7 und A.4.5.2.8) gegeben sind, den weitergehenden Anspruch zu erfüllen (Meistbegünstigung). Die Meistbegünstigung bezieht sich auf jeden einzelnen Immissionsort (differenziert nach Fassadenseite und Geschoss) eines Gebäudes.
- A.4.5.2.10 Die Vorhabenträgerin hat die Entschädigung für die in den Kapiteln A.4.5.2.7 – A.4.5.2.9 beschriebenen Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe von 100% der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten. Für den Fall, dass ein anspruchsberechtigter Eigentümer selbst einen weitergehenden Schutz erreichen will und daher ein besserer Lärmschutzstandard umgesetzt wird, hat die Vorhabenträgerin jedoch nur die notwendigen Aufwendungen für die in den Kapiteln A.4.5.2.7 – A.4.5.2.9 beschriebenen Schallschutzmaßnahmen zu erstatten.
- A.4.5.2.11 Die Anspruchsberechtigung ergibt sich aus der schalltechnischen Untersuchung der Planunterlagen zur Planergänzung in der fortgeschriebenen Fassung (dort: Anlage 3 mit einer Tabelle aller untersuchten Gebäude in Reihenfolge ihrer Straßenanschrift – die Fassadenseiten und Obergeschosse mit Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle („Übergangsschallschutz“) sind grau hinterlegt; rechts daneben befinden sich die Beurteilungspegel aus der Verkehrsprognose 2025 unter Berücksichtigung der geplanten Schallschutzwände, die mit den Immissionsgrenzwerten des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zu vergleichen sind, um den Bedarf für „vorgezogenen passiven Schallschutz“ zu ermitteln).

A.4.5.2.12 Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, von sich aus auf jeden anspruchsberechtigten Eigentümer zuzugehen und ihm das erforderliche Maß der Schalldämmung aus dem „vorgezogenen passiven Schallschutz“ und dem „Übergangsschallschutz“ mitzuteilen. Sie hat dabei soweit möglich die anspruchsberechtigten Eigentümer in der Reihenfolge der (abnehmenden) Schwere der Betroffenheit anzusprechen. Diese richtet sich nach dem Maß der Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle im Zusammenhang mit dem „Übergangsschallschutz“.

A.4.5.2.13 Die Vorhabenträgerin hat die Planfeststellungsbehörde alle drei Monate zum Quartalsende schriftlich über den Stand der Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen zu unterrichten.

A.4.10 Protokollerklärung zu ergänzendem passivem Schallschutz

A.4.10.2 Die Nebenbestimmung A.4.10.1 aus der Protokollerklärung der Planfeststellungsbehörde in der mündlichen Verhandlung vom 21.11.2013 wird aufgehoben.

A.5 Entschädigungsansprüche

Die Planfeststellungsbehörde trifft dem Grunde nach die in diesem Planergänzungsbeschluss genannten und in der Begründung erläuterten Entscheidungen über Entschädigungsansprüche: Die Betroffenen haben dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Solche Ansprüche bestehen nach Maßgabe des verfügenden Teils im Hinblick auf passive Schallschutzmaßnahmen.

Anmerkung: Über die Höhe der Entschädigungen wird nicht in der Planfeststellung, sondern in direkten Verhandlungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Betroffenen bzw. in den dafür bestimmten gesonderten Verfahren entschieden (§ 22a AEG).

A.6 Sofortige Vollziehbarkeit

Dieser Planergänzungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.7 Kosten

Kosten werden nicht erhoben.

B. Begründung

Anmerkung: Zur Vermeidung von Verwechslungen mit den Ausführungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 wird die Gliederung dieser Beschlüsse berücksichtigt.

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Die Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 beschreiben das Vorhaben wie folgt (Auszug):

Die Städte Oldenburg und Wilhelmshaven werden gegenwärtig durch eine teilweise (ca. 10,4 km) eingleisige und überwiegend (ca. 42 km) zweigleisige, nicht elektrifizierte Eisenbahnhauptstrecke miteinander verbunden. Die Strecke wurde von der Großherzoglich Oldenburgischen Staatsbahn und der Preußischen Staatsbahn gemeinsam geplant und gebaut und im Jahr 1867 eröffnet. Bis kurz nach dem zweiten Weltkrieg war die Strecke durchgängig zweigleisig, ehe in den heute eingleisigen Abschnitten das zweite Gleis zur Materialgewinnung abgebaut wurde. Heute wird die Strecke von der DB Netz AG als Rechtsnachfolgerin der Deutschen Reichsbahn und Deutschen Bundesbahn betrieben. Sie trägt die Nummer 1522 im Verzeichnis örtlich zulässiger Geschwindigkeiten der DB Netz AG. Die der DB Netz AG vom Eisenbahn-Bundesamt erteilte Genehmigung zum Betreiben einer Eisenbahninfrastruktur nach § 6 AEG vom 15.10.1998, Az. 11.11 Rbni EdB 1/98, umfasst von ihrem räumlichen Geltungsbereich her auch den Betrieb der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven (Quellen: Planunterlagen, Wikipedia, eigene Erkenntnisse des Eisenbahn-Bundesamts).

Die Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg – Wilhelmshaven wurde (gemeinsam mit der weiteren Teilstrecke Uelzen – Langwedel) erstmals 1992 in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen. Sie fand anschließend Eingang in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege, den der Gesetzgeber als Anlage zu § 1 Bundesschienen-

wegeausbaugesetz am 15.11.1993, gültig ab 25.11.1993, verkündet hat (BGBl. I 1993, S. 1875 – 1876). Die Strecke ist dort unter 1. Vordringlicher Bedarf b) Neue Vorhaben als laufende Nummer 12 mit der Fußnote „Aufnahme vorbehaltlich der Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit durch Zuschüsse Dritter“ aufgeführt.

Im Bundesverkehrswegeplan 2003 ist die ABS Oldenburg – Wilhelmshaven ebenfalls enthalten. Auf Seite 22 der Bundestags-Drucksache 15/2050 ist die Strecke (wiederum gemeinsam mit der weiteren Teilstrecke Uelzen – Langwedel) in der Tabelle 3 „Hinterlandanbindungen der deutschen Seehäfen“ aufgeführt. Auf Seite 39 der gleichen Drucksache findet sich die Strecke in der Tabelle 13 „Neue Vorhaben des VB Schiene (mit Planungsreserve)“ unter der laufenden Nummer 3 mit folgendem Maßnahmenumfang: „Oldenburg-Wilhelmshaven: zweigleisiger Ausbau, $v_{max} = 120$ km/h; Elektrifizierung; Langwedel-Uelzen: Elektrifizierung, ESTW Soltau, $v_{max} = 120$ km/h.“ Wiederum fand die Strecke anschließend Eingang in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege (Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz). In der Fassung vom 15.09.2004 (BGBl. I 2004, S. 2322 – 2323), gültig ab dem 22.09.2004, ist sie unter 1. Vordringlicher Bedarf b) Neue Vorhaben als laufende Nummer 3 aufgeführt.

Damit ist der Gedanke, die Eisenbahnstrecke von Oldenburg nach Wilhelmshaven auszubauen, soweit erkennbar etwas älter als die Idee, nördlich von Wilhelmshaven den Containerhafen „Jade Weser Port“ zu errichten. Dieses Projekt wurde (erst) 1993 von der Wilhelmshavener Hafenwirtschafts-Vereinigung initiiert (Quelle: Wikipedia „JadeWeserPort“), ab 2001 politisch und technisch geplant (vgl. Darstellung der Historie in <http://www.jadeweserport.de/cms/index.php?idcat=23>) und mit Planfeststellungsbeschluss vom 15.03.2007, Az. P-143.3/72, von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest als zuständiger Planfeststellungsbehörde zugelassen. Es besteht dabei keine Verbindung zwischen der Planung des Containerhafens Jade Weser Port und einem Hafenkonzept Jade-Weser-Port aus dem Jahr 1971 (Quelle: Wikipedia „Jade-Weser-Port „1971““).

Die Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven beinhaltet – in Übereinstimmung mit den Ausführungen im Bundesverkehrswegeplan (s. o.) – als Projektkern den durchgängigen zweigleisigen Ausbau der Strecke, die durchgängige Elektrifizierung der Strecke und die Ertüchtigung für eine Anhebung der Streckenhöchstgeschwin-

digkeit von derzeit 100 km/h auf zukünftig 120 km/h. Daneben plant und realisiert die DB Netz AG auch die Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke vom Bahnhof Sande über die Abzweigstelle „Weißer Floh“ zur Abzweigstelle „Ölweiche“, wo die Anschlussbahn vom und zum Containerhafen „Jade Weser Port“ an das Streckennetz der DB Netz AG angebunden wird. Im Zusammenhang mit der Beseitigung dreier höhengleicher Bahnübergänge und der Klappbrücke über den Ems-Jade-Kanal plant die DB Netz AG ferner, die Strecke Sande – Abzweigstelle „Weißer Floh“ (-Jever) aus der Ortslage Sande heraus auf eine andere Trasse zu verlegen („Bahnumgehung Sande“).

Die Ausführungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 zum Vorhaben (Kapitel B.1.1) werden wie folgt ergänzt:

B.1.1.1 Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.11.2013 – 7 A 28.12

Das Bundesverwaltungsgericht hat am 21.11.2013 auf eine Klage von Anliegern der Strecke 1522 Oldenburg – Wilhelmshaven im Stadtgebiet von Oldenburg (Oldb), von der Vorhabenträgerin zugleich als PFA 1 der Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven vorgesehen, unter dem Az. 7 A 28.12 entschieden:

„Die Beklagte wird verpflichtet, über eine Ergänzung des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes – Außenstelle Hannover – für das Vorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, PFA 2 Rastede – Hahn“ der Strecke 1522 Oldenburg Hbf. – Wilhelmshaven Hbf. vom 2. August 2011 um Maßnahmen zum Schutz der Kläger vor Lärmimmissionen und des Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamtes – Außenstelle Hannover – für das Vorhaben „ABS Oldenburg – Wilhelmshaven: Ausbaustufe III, PFA 3 Jaderberg – Varel“ der Strecke 1522 Oldenburg Hbf. – Wilhelmshaven Hbf. vom 2. August 2011 um Maßnahmen zum Schutz der Kläger zu 4 bis 7 vor Lärmimmissionen unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu entscheiden.

Die Planfeststellungsbeschlüsse werden aufgehoben, soweit sie dieser Verpflichtung entgegenstehen.

Im Übrigen werden die Klagen abgewiesen.“

Wegen der Einzelheiten zur Rechtsauffassung des Gerichts wird auf die Urteilsgründe verwiesen. Das Urteil, das allen Beteiligten zugestellt wurde, ist auch in der juris-Datenbank und mehreren juristischen Fachzeitschriften (NVwZ 2014, S. 730-736; DVBI 2014, S. 520-525; UPR 2014, S. 192-199) veröffentlicht worden.

Die Beklagte ist die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS, heute: Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover. Auf Seiten der Beklagten liegt die Zuständigkeit für die in diesem Planergänzungsbeschluss zu treffende neue Entscheidung beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover (Planfeststellungsbehörde, vgl. auch Kapitel B.2.2).

Mit der gerichtlichen Entscheidung wird der Planfeststellungsbehörde nicht aufgegeben, über die „endgültigen“ Schallschutzmaßnahmen für den Streckenabschnitt im PFA 1 Oldenburg zu entscheiden (vgl. Rn. 43 und 49 der Urteilsbegründung). Das wäre im Übrigen auch mit einer Entscheidung für die im laufenden Planfeststellungsverfahren für den PFA 1 umstrittenen Trassenwahl (Ausbau der Bestandsstrasse vs. Neubau einer Umgehungstrasse) verbunden. Vielmehr hat die Planfeststellungsbehörde im Rahmen ihrer fachplanungsrechtlichen Abwägung (Rn. 44 der Urteilsgründe) „über einen auf die Übergangszeit bezogenen (interimistischen) Lärmschutz unter Würdigung der Umstände des Einzelfalles zu entscheiden“ (Rn. 49 der Urteilsgründe, vgl. auch Rn. 54, 55 und 59).

B.1.1.2 Festlegung des Bereichs für interimistischen Lärmschutz

Die Planfeststellungsbehörde hat aus Anlass des Gerichtsurteils und der in weiteren Planfeststellungsverfahren für die ABS Oldenburg – Wilhelmshaven von Einwohnern aus dem Stadtgebiet von Oldenburg erhobenen Einwendungen entschieden, in der Planergänzung nicht nur über die interimistischen Lärmschutzansprüche der Kläger neu zu entscheiden, sondern über interimistischen Lärmschutz für alle im Bereich der Strecke 1522 in Oldenburg und Neusüdende betroffenen Anwohner als

Mitglieder der „planungsrechtlichen Schicksalsgemeinschaft der von den Lärmimmissionen betroffenen Anwohner eines als Einheit anzusehenden Ausbauvorhabens“ (Rn. 48 der Urteilsgründe) einheitlich zu entscheiden. Damit soll auch dem Grundsatz der Gleichbehandlung von Lärmbetroffenen Rechnung getragen werden und den durch die Entscheidungen dieses Planergänzungsbeschlusses entsprochenen Einwendungen abgeholfen werden.

Dementsprechend war die Vorfrage zu klären, für welche(n) Streckenabschnitt(e) der interimistische Schallschutz vorgesehen werden soll. Das nördliche Ende ist insoweit unproblematisch und liegt an der Grenze zwischen PFA 1 und PFA 2 in Neusüdende. Wegen des anderen Endes kommen drei Abschnittsgrenzen in Betracht: die Grenze der Baumaßnahmen an der Strecke in PFA 1 in Bahn-km 0,841 der Strecke 1522 am westlichen Ende der Pferdemarktbrücke, der Beginn der Strecke 1522 in Bahn-km 0,000 im Bahnhof Oldenburg Hbf. und die Stadtgrenze von Oldenburg an der Strecke 1500 Oldenburg Hbf. – Bremen Hbf.

Die Grenze der Baumaßnahmen erscheint der Planfeststellungsbehörde nicht als sachgerechte Grenze interimistischer Schallschutzmaßnahmen. Denn sie ist alleine durch bautechnische Aspekte bestimmt, die davon ausgehen, dass die Pferdemarktbrücke in Oldenburg baulich nicht geändert werden muss. Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin selbst in ihren Planunterlagen für den interimistischen Schallschutz und für ihre Planung für den PFA 1 Oldenburg im Abschnitt zwischen Oldenburg Hbf. und der Grenze der Baumaßnahmen Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht jedoch davon ab, den Abschnitt der Strecke 1500 zwischen dem Oldenburger Hbf. und der Stadtgrenze am Tweelbäker See in den Bereich der interimistischen Schallschutzmaßnahmen aufzunehmen. Dafür würde zwar sprechen, dass ein großer Teil der Güterzüge von und nach Wilhelmshaven vermutlich auf der Strecke von und nach Bremen weiterfahren würde. Dagegen spricht jedoch, dass Oldenburg Hbf. in lärmschutzrechtlichem Sinne der nächste Verknüpfungspunkt der Strecke 1522 mit dem weiteren Eisenbahnnetz ist (vgl. dazu auch Rn. 21-22 der Urteilsgründe, die Niederschrift über den Termin zur Erörterung der Sach- und Rechtslage vom 05.07.2012 (BVerwG – 7 A 22.11) in Bezug auf den dortigen Kläger zu 11 und das Schreiben des Berichterstatters in gleicher

Sache vom 18.06.2012). Die vom Bundesverwaltungsgericht in seiner Entscheidung vom 17.03.2005 – 4 A 18/04 – („Frankenschnellweg“) in Leitsatz 2 aufgeführten Kriterien, wonach ein Lärmzuwachs, der auf einem Verkehrszuwachs auf der Grundlage des Ausbaus eines anderen Verkehrsweges beruht, dann in die fachplanungsrechtliche Abwägung einzustellen ist, wenn er mehr als unerheblich ist und ein eindeutiger Ursachenzusammenhang zwischen dem planfestgestellten Bauvorhaben und der zu erwartenden Verkehrszunahme auf dem anderen Verkehrsweg besteht, sind aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht erfüllt. Die Strecke Oldenburg – Bremen ist bereits zweigleisig und elektrifiziert und nimmt den Güterzugverkehr aus Richtung Bremen nach Oldenburg, in Richtung Leer (Ostfr.), in Richtung Osnabrück (über die sog. Hemmelsbäker Kurve) und eben in Richtung Wilhelmshaven auf. Damit ist der Lärmzuwachs aus akustischer Sicht (im Rahmen der logarithmischen Berechnung) nicht „mehr als unerheblich“ im Sinne der Rechtsprechung. Außerdem fehlt es an einem eindeutigen Ursachenzusammenhang, da nicht sicher feststeht, wie viele Güterzüge in / aus Richtung Wilhelmshaven tatsächlich von / nach Bremen fahren werden.

Davon unabhängig hat der Bund die Strecke 1500 Oldenburg – Bremen in sein Lärmsanierungsprogramm aufgenommen (siehe dazu den Internetauftritt des BMVI). So hat das Eisenbahn-Bundesamt bereits für die Vorhaben „Lärmsanierung Delmenhorst“ und „Lärmsanierung Ganderkesee“ die Plangenehmigung erteilt. Für November 2014 hat die DB ProjektBau GmbH den Planrechtsantrag für die „Lärmsanierung Hude“ (einschließlich Wüstring) angekündigt. Und auch eine Lärmsanierung „Oldenburg Ost“ mit den Bahn-km 0,0 bis 4,9 ist in Anlage 1 zum Gesamtkonzept der Lärmsanierung „Liste der Sanierungsbereiche in Planung, in Bau und realisiert“ enthalten. Auf Nachfrage des Eisenbahn-Bundesamtes erklärte die Vorhabenträgerin in ihrem Schreiben vom 11.09.2014, das schalltechnische Gutachten zum Projekt Lärmsanierung in Oldenburg-Osternburg stehe kurz vor der Fertigstellung. Die dazugehörige Plangenehmigung werde voraussichtlich im ersten Halbjahr 2015 beantragt. Damit ist auch in diesem Abschnitt zeitnah eine Lärmsanierung zu erwarten.

B.1.2 Verfahren

Auf der Grundlage des Gerichtsurteils und der Festlegung des Bereichs für interimistischen Schallschutz hat das Eisenbahn-Bundesamt ein Verwaltungsverfahren durchgeführt, das wie folgt abgelaufen ist:

Am 03.02.2014 wurden dem Eisenbahn-Bundesamt die schriftlichen Urteilsgründe des Urteils des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.11.2013 zugestellt.

Am 13.02.2014 haben die Vorhabenträgerin und die Planfeststellungsbehörde eine Besprechung über die Sach- und Rechtslage unter besonderer Berücksichtigung der Urteilsgründe durchgeführt.

Mit Schreiben vom gleichen Tag hat das Eisenbahn-Bundesamt die Besprechung zusammengefasst und die Vorhabenträgerin um Vorlage einer Planunterlage bestehend aus einem Erläuterungsbericht und einer schalltechnischer Untersuchung gebeten.

Mit Schreiben vom 31.03.2014 hat die Vorhabenträgerin den Erläuterungsbericht fristgerecht vorlegt.

Darauf hat das Eisenbahn-Bundesamt mit Schreiben vom 02.04.2014 die Vorhabenträgerin um eine weitere Stellungnahme (zum sog. „Trassenverzehr“) bis zum 22.04.2014 gebeten. Am 10.04.2014 haben die Vorhabenträgerin und das Eisenbahn-Bundesamt hierzu eine Besprechung durchgeführt. Mit Schreiben vom 11.04.2014 hat die Vorhabenträgerin um Fristverlängerung bis zum 30.04.2014 gebeten, welche das Eisenbahn-Bundesamt mit E-Mail vom 15.04.2014 gewährt hat.

Mit Schreiben vom 15.04.2014 hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt die schalltechnische Untersuchung fristgerecht vorlegt. Mit Schreiben vom 16.04.2014 hat das Eisenbahn-Bundesamt um eine Vervielfältigung der Planunterlagen für das Beteiligungsverfahren und um vorherige Überprüfung mehrerer inhaltlicher Punkte gebeten.

Mit Schreiben vom 30.04.2014 hat die Vorhabenträgerin die überarbeiteten Planunterlagen vorlegt und zum Schreiben des Eisenbahn-Bundesamtes vom 02.04.2014 Stellung genommen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat die Planunterlagen geprüft und mit E-Mail vom 09.05.2014 eine Rückfrage an die Vorhabenträgerin gerichtet. Diese hat die Vorhabenträgerin mit E-Mail vom 12.05.2014 beantwortet. Mit weiterer E-Mail vom 13.05.2014 hat das Eisenbahn-Bundesamt eine ergänzende Rückfrage gestellt, die die Vorhabenträgerin mit E-Mail vom 21.05.2014 beantwortet hat.

Mit E-Mail vom 22.05.2014 hat das Eisenbahn-Bundesamt der Vorhabenträgerin mitgeteilt, dass die Planunterlagen für das Beteiligungsverfahren auf der Grundlage der von ihr vorlegten Planunterlagen und Erläuterungen aufgestellt werden können.

Mit Schreiben vom 05.06.2014 hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt die Planergänzungsunterlage in elffacher Ausfertigung vorgelegt.

Mit Schreiben vom 05.06.2014 hat das Eisenbahn-Bundesamt

- die sieben Kläger aus dem Gerichtsverfahren 7 A 28/12 des Bundesverwaltungsgerichts,
- die Stadt Oldenburg als untere Immissionsschutzbehörde und
- die Bürgerinitiativen
 - Interessengemeinschaft der Bahnanlieger in Oldenburg,
 - Lärmschutz im Verkehr und
 - Lebensqualität an der Bahn in Oldenburg

am Verfahren beteiligt. Es hat dabei erklärt, die Beteiligung der Bürgerinitiativen erfolge über das rechtlich erforderliche Maß hinaus, um deren Sachverstand und Ortskenntnisse in das ergänzende Verfahren einzubinden und um Transparenz herzustellen. Es werde allen angeschriebenen Personen die Gelegenheit gegeben, zum interimweisen Schallschutz und zur Planung der DB Netz AG, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, für interimweise Schallschutzmaßnahmen für das o. g. Gebiet bis Montag, den 14. Juli 2014 (Eingang beim Eisenbahn-Bundesamt) eine Stellungnahme abzugeben. Anschließend werde das Eisenbahn-Bundesamt unter Einbeziehung der Planung der Vorhabenträgerin und der abgegebenen Stellungnahmen eine Entscheidung über interimweisen Schallschutz treffen.

Mit Schreiben vom 01.und 04.07.2014 hat die Stadt Oldenburg um Fristverlängerung gebeten, die mit Schreiben vom 08.07.2014 gewährt wurde.

Mit Schreiben vom 07.07.2014 haben auch die Kläger aus dem Verfahren 7 A 28.12, vertreten durch ihren Rechtsanwalt, um Fristverlängerung gebeten, die mit Schreiben vom 08.07.2014 gewährt wurde.

Mit Schreiben vom 08.07.2014 haben auch die Bürgerinitiativen IBO – Interessengemeinschaft der Bürger / Bahnanlieger in Oldenburg und LiVe – Lärmschutz im Verkehr um Fristverlängerung gebeten, die mit Schreiben vom 14.07.2014 gewährt wurde.

Folgende Stellungnahmen sind – alle innerhalb der bis zum 08.08.2014 verlängerten Frist – eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Kläger aus dem Verfahren 7 A 28.12, vertreten durch Rechtsanwalt Stellungnahme vom 07.08.2014, Az. 14-123
2	Stadt Oldenburg Stellungnahme vom 30.07.2014, Az. 4/Ia. mit Anlage „Beratungspapier 04“
3	Bürgerinitiativen, jeweils vertreten durch den ersten und zweiten Vors.: IBO – Interessengemeinschaft der Bürger / Bahnanlieger in Oldenburg und LiVe – Lärmschutz im Verkehr gemeinsame Stellungnahme vom 04.08.2014, ohne Az.

Mit Schreiben vom 08.08.2014 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Vorhabenträgerin um Gegenäußerungen zu den Stellungnahmen gebeten und dabei mehrere konkrete Nachfragen gestellt.

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 11.09.2014 eine Gegenäußerung abgegeben.

Anschließend hat das Eisenbahn-Bundesamt diesen Planergänzungsbeschluss erstellt und dabei unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts, der Planunterlagen und der eingegangenen Stellungnahmen die plangegebene Vorbelastung festgestellt und über den interimistischen Schallschutz entschieden.

Mit Schreiben vom 30.10.2014 hat die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt die überarbeiteten Planunterlagen in der für die Zustellung benötigten Anzahl vorgelegt. Diese enthalten eine – mit E-Mail vom 23.10.2014 vom Eisenbahn-Bundesamt erbetene – Planänderung vom 24.10.2014 betreffend die Anlagen 2 und 3 der schalltechnischen Untersuchung / Ergänzung Gebäude mit Wohnnutzung). Die Ergebnisse der Planänderung hat das Eisenbahn-Bundesamt in seine Entscheidung einbezogen. Die Vorhabenträgerin hat den Plansätzen für die Zustellungen an die vom Eisenbahn-Bundesamt beteiligten Personen eine Kopie ihrer Gegenäußerung vom 11.09.2014 zur Information beigelegt.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende Planergänzung ist – so wie für die ergänzten Planfeststellungsbeschlüsse – § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Der Planergänzungsbeschluss ergänzt die Abwägungsentscheidung des Eisenbahn-Bundesamtes aus den beiden Planfeststellungsbeschlüssen.

Gemäß § 18d AEG gilt für die Planergänzung und das ergänzende Verfahren im Sinne des § 75 Abs. 1a Satz 2 VwVfG der § 76 VwVfG mit der Maßgabe, dass im Falle des § 76 Abs. 1 VwVfG von einer Erörterung im Sinne des § 73 Abs. 6 VwVfG und des § 9 Abs. 1 Satz 3 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) abgesehen werden kann. Im Übrigen gelten für das neue Verfahren die Vorschriften des AEG.

B.2.2 Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes – BEVVG). Das gilt auch für die Planergänzung (vgl. auch Kapitel B.1.1.1).

B.2.3 Auslegung der Planunterlagen

Die Ausführungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 zur Auslegung der Planunterlagen (Kapitel B.2.3) werden in Bezug auf den Bereich des PFA 1 Oldenburg aufgehoben. Zur Begründung wird auf die Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts im Urteil vom 21.11.2013 – 7 A 28.12 –, Rn. 19 bis 30 verwiesen. Entsprechend den Ausführungen des Gerichts soll auch in diesem Planergänzungsbeschluss offen bleiben, ob der von der Anhörungsbehörde gewählte und der Planfeststellungsbehörde mitgetragene Auslegungsbereich verfahrensfehlerfrei bestimmt worden ist.

B.2.4 Bekanntmachung und Durchführung des Erörterungstermins

Die Ausführungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 zur Bekanntmachung und Durchführung des Erörterungstermins (Kapitel B.2.4) werden in Bezug auf den Bereich des PFA 1 Oldenburg aufgehoben. Zur Begründung wird wiederum auf die Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts im Urteil vom 21.11.2013 – 7 A 28.12 –, Rn. 19 bis 30 verwiesen. Entsprechend den Ausführungen des Gerichts soll auch in diesem Planergänzungsbeschluss offen bleiben, ob die von der Anhörungsbehörde gewählte und der Planfeststellungsbehörde mitgetragene Bekanntmachung und Durchführung des Erörterungstermins verfahrensfehlerfrei vorgenommen worden ist.

B.3 bleibt frei

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

Anmerkung: Zur Vermeidung von Verwechslungen mit den Ausführungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 wird die Gliederung dieser Beschlüsse berücksichtigt und in deren Rahmen bei Bedarf eine neue Gliederungsnummer vergeben.

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung erstreckt sich auch auf die Planergänzung.

B.4.2 Abschnittsbildung und Baustufen

Die Ausführungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 zur Abschnittsbildung und den Baustufen (Kapitel B.4.2) werden wie folgt ergänzt:

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 21.11.2013 in Rn. 36 folgendes ausgeführt:

„Die angefochtenen Planfeststellungsbeschlüsse leiden weder mit Blick auf die Prüfung der Alternativtrassen noch in Bezug auf die Abschnittsbildung an einem Mangel der nach § 18 Satz 2 AEG gebotenen Abwägung. Mängel bei der Bewältigung der die Kläger in Oldenburg betreffenden Lärmproblematik lassen sich durch Planergänzung beheben und rechtfertigen deshalb nicht die mit den Hauptanträgen begehrte Feststellung der Rechtswidrigkeit und Nichtvollziehbarkeit der Planfeststellungsbeschlüsse.“

Das Gericht hat aber auch ausgeführt (Rn. 48):

„Der vorliegende Sachverhalt zeichnet sich indessen durch die Besonderheit aus, dass ein einheitliches Ausbauvorhaben, das auf die Aufnahme eines erhöhten Verkehrsaufkommens aus einer neuen Verkehrsquelle gerichtet ist, in mehrere Abschnitte unterteilt wird. Die Anlieger der Strecke, mit deren Ausbau eine leistungsfä-

hige Hinterlandanbindung für den Jade-Weser-Port geschaffen werden soll, bilden insoweit eine planungsrechtliche Schicksalsgemeinschaft der von den Lärmimmissionen betroffenen Anwohner eines als Einheit anzusehenden Ausbauvorhabens. Diese unterscheidet sich deutlich von der der Anlieger einer sonstigen Ausbaustrecke, deren Ertüchtigung ein mehr oder weniger kontinuierlich steigendes Verkehrsaufkommen aufnehmen soll. Denn die Eröffnung einer gänzlich neuen Verkehrsquelle bildet einen zeitlichen Einschnitt und setzt eine Vorgabe für die Gesamtplanung. Diese muss darauf ausgerichtet sein, das Ausbauvorhaben so zeitig zu einem Abschluss zu bringen, dass keiner der Betroffenen Gefahr läuft, plötzlich einer signifikant erhöhten Lärmbelastung schutzlos ausgesetzt zu sein. Ist dies - aus welchen Gründen auch immer - nicht möglich, kann es unbillig und deshalb korrekturbedürftig erscheinen, wenn ein Teil der von einem Gesamtprojekt Betroffenen allein wegen der Unwägbarkeiten der von Erfordernissen der Praktikabilität einer komplexen Planung bestimmten Abschnittsbildung und wegen des zeitlichen Ablaufs der Ausbauarbeiten zwar nur übergangsweise, aber gleichwohl einer hohen und gegebenenfalls gesundheitsgefährdenden Lärmbelastung ausgesetzt ist. Das rechtfertigt es, auch diese Fallgestaltung als Ausnahmesituation anzuerkennen, in der die Gewährung von Lärmschutz gegenüber Schallimmissionen, die die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten, sich aber im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung halten, nach Maßgabe des Abwägungsgebots in Betracht zu ziehen ist.“

Daraus folgt, dass die vorgenommene Abschnittsbildung sachgerecht ist, aber bei einer in dieser Weise vorgenommene Abschnittsbildung im vorliegenden Projekt wegen der neuen Verkehrsquelle Jade Weser Port im Rahmen der Abwägung ein Interimsschallschutz gegenüber Schallimmissionen, die die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten, in Betracht zu ziehen ist.

Die Planfeststellungsbehörde hält an der Entscheidung zur Abschnittsbildung fest. Ein Interimsschallschutz gegenüber Schallimmissionen, die die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten, wird in Form passiver Schallschutzmaßnahmen bzw. der Festlegung auf Ansprüche für Aufwendungsersatz für passive Schallschutzmaßnahmen planfestgestellt. Wegen der Einzelheiten wird auf Kapitel B.4.13 verwiesen.

B.4.3 Variantenentscheidung

Die Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 äußern sich in Kapitel B.4.3 zur Variantenentscheidung. Auf diese Ausführungen wird Bezug genommen und klargestellt, dass die Entscheidungen in diesem Planergänzungsbeschluss das unter dem 02.08.2011 in Kapitel B.4.3 begründete Prüfungsergebnis, eine mögliche Bahnumgehung Oldenburg würde durch die Baumaßnahmen im PFA 2 Rastede nicht verbaut, unberührt lassen. Anders gesagt: Es wird ausdrücklich festgehalten, dass dieser Planergänzungsbeschluss keine Vorwegnahme der Abwägung des laufenden Planfeststellungsverfahrens für den PFA 1 Oldenburg darstellt – weder zugunsten noch zulasten einer möglichen Bahnumfahrung Oldenburgs. Die Planfeststellung für den PFA 1 Oldenburg befindet sich derzeit im Stadium des Anhörungsverfahrens, das die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr durchführt. Sie ist schon deswegen derzeit nicht entscheidungsreif.

B.4.4 Raumordnung, kommunale Selbstverwaltungshoheit, Ortsgestaltung

Die Ausführungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 zur Raumordnung, kommunalen Selbstverwaltungshoheit und Ortsgestaltung (Kapitel B.4.4) werden wie folgt ergänzt:

Die Belange der kommunalen Planungshoheit und der Ortsgestaltung werden auch durch die Planergänzung gewahrt. Das planfestgestellte Vorhaben hat keine unzumutbaren Auswirkungen auf die Planungshoheit der Stadt Oldenburg.

B.4.5 bleibt frei

B.4.6 bleibt frei

B.4.7 bleibt frei

B.4.8 bleibt frei

B.4.9 bleibt frei

B.4.10 bleibt frei

B.4.11 bleibt frei

B.4.12 bleibt frei

B.4.13 Immissionsschutz

Die Ausführungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 zum Immissionsschutz (Kapitel B.4.13) werden wie folgt ergänzt:

Das durch die Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 und diesen Planergänzungsbeschluss festgestellte Vorhaben ist mit den Belangen des Immissionsschutzes vereinbar.

Die Regelungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 und dieses Planergänzungsbeschlusses stellen sicher, dass schädliche Umwelteinwirkungen entsprechend den anerkannten Regeln der Technik soweit wie möglich vermieden und rechtliche Vorgaben eingehalten werden.

B.4.13.1 bleibt frei

B.4.13.2 Betriebsbedingte Immissionen durch Schall

Die Ausführungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 zu betriebsbedingten Immissionen durch Schall (Kapitel B.4.13) werden wie folgt ergänzt:

Kapitel B.4.13.2 bezieht sich ausschließlich auf betriebsbedingte Immissionen durch Schall in den Planfeststellungsabschnitten 2 und 3. Die betriebsbedingten Immissionen durch Schall im Planfeststellungsabschnitt 1 werden in Kapitel

B.4.13.7 behandelt. Das betrifft alle Aspekte einschließlich der Fragen nach der plangegebenen Vorbelastung (vgl. zur Verkehrsprognose Kapitel B.4.13.2.2 der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011), dem Schienenbonus (vgl. Kapitel B.4.13.2.3), Betriebsregelungen (vgl. Kapitel B.4.13.2.4), aktivem Schallschutz (vgl. Kapitel B.4.13.2.9 ff.), passiven Schallschutzmaßnahmen (vgl. Kapitel B.4.13.2.19) und Außenwohnbereichen (vgl. Kapitel B.4.13.2.20).

Die nachfolgend kursiv gedruckten Ausführungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 zur Besonderheit der Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven (Kapitel B.4.13.2.8) werden in Bezug auf den Bereich des PFA 1 Oldenburg aufgehoben:

Die Planfeststellungsbehörde gibt der Vorhabenträgerin in diesem Planfeststellungsbeschluss jedoch weder Betriebsbeschränkungen noch Schallschutzmaßnahmen außerhalb des gegenständlichen Planfeststellungsabschnitts auf.

Zur Begründung wird Bezug auf die Ausführungen in Kapitel B.2.3 genommen. Die plangegebene Vorbelastung der gegenwärtigen Streckenkapazität haben die Anlieger der gesamten Strecke unabhängig von Schwankungen in den Verkehrsströmen zu dulden. Die Vorhabenträgerin hat im Anhörungsverfahren ausdrücklich zugesagt, dass sie bis zu einer Fertigstellung der Ausbaumaßnahmen in Oldenburg einschließlich der Schutzvorkehrungen gegen Immissionen, insbesondere der Schallschutzwände, auf der Strecke keinen Zugverkehr zulassen und abwickeln wird, der über die jetzt schon vorhandene Kapazität hinausgeht. Die Herstellung der Zweigleisigkeit soll demnach zunächst nicht zu einer Kapazitätsausweitung, sondern lediglich zu einer Verbesserung der Betriebsqualität genutzt werden. Eine Kapazitätsausweitung vor der Realisierung von Schutzvorkehrungen in Oldenburg wird nicht erfolgen, so dass der hier planfestgestellte Bahnstreckenausbau mit keinen Auswirkungen verbunden ist, die nicht im Planungsabschnitt 1 Oldenburg bewältigt werden könnten.

Der Planfeststellungsbeschluss für den Jade Weser Port (Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest vom 15.03.2007, Az. P-143.3/72, insb. Seiten 1097-1103) setzt sich zwar mit den Lärmauswirkungen des durch den Hafen induzierten Verkehrs auf der schienenseitigen Hinterland-

anbindung auseinander. Er entfaltet jedoch keine Fernwirkung auf diesen Planfeststellungsbeschluss – etwa in dem Sinne, dass im ersten eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren über den Lärmschutz an der gesamten Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven zu befinden wäre. Bei dem Planfeststellungsbeschluss für den Hafen handelt es sich vielmehr um eine selbständig vollziehbare Verwaltungsentscheidung.

B.4.13.3 bleibt frei

B.4.13.4 bleibt frei

B.4.13.5 bleibt frei

B.4.13.6 bleibt frei

B.4.13.7 Betriebsbedingte Immissionen durch Schall im Bereich des PFA 1 Oldenburg

Der PFA 1 Oldenburg ist Gegenstand eines eigenen Verfahrens (vgl. Kapitel B.4.2 und B.4.3). Derzeit befindet sich dieses Verfahren im Stadium des Anhörungsverfahrens, das die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr durchführt. Der Schutz vor betriebsbedingten Schallimmissionen aus Schienenverkehr nach der Inbetriebnahme der Strecke im Bereich des PFA 1 ist Gegenstand jenes laufenden Verfahrens (vgl. auch Kapitel B.4.3 und Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.11.2013, Rn. 43).

Gegenstand der hier vorgenommenen Planergänzung ist ein Interimsschallschutz gegenüber Schallimmissionen, die die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten. Diese betrifft die Zeit bis zur Inbetriebnahme der Strecke im Bereich des PFA 1 Oldenburg.

Ein Interimsschallschutz gegenüber Schallimmissionen, die die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten, wird in Form passiver Schallschutzmaßnahmen bzw. der Festlegung auf Ansprüche für Aufwendungsersatz für passive

Schallschutzmaßnahmen, die ein Überschreiten der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle verhindern, planfestgestellt. Die Einzelheiten werden in den nachfolgenden Kapiteln ausgeführt.

B.4.13.7.1 Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.11.2013 – 7 A 28.12

Das in Kapitel B.1.1.1 vorgestellte Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.11.2013 gibt der Planfeststellungsbehörde auf, die plangegebene Vorbelastung festzustellen und über den Schutz für den bis zur Inbetriebnahme der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven im Bereich des PFA 1 entstehenden Schallimmissionen, die die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle überschreiten, zu entscheiden. Dabei sind nach Vorgabe des Gerichts Geschwindigkeitsbegrenzungen und Nachfahrverbote, aktive Schallschutzmaßnahmen und passive Schallschutzmaßnahmen in die Abwägung einzubeziehen.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die Urteilsgründe verwiesen, die auch in den nachstehenden Kapiteln auszugsweise wiedergegeben werden.

B.4.13.7.2 Plangegebene Vorbelastung

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 21.11.2013 zur Frage der plangegebenen Vorbelastung folgendes ausgeführt (Rn. 45 und 50):

„Soll die Belastung - wie hier - für eine Übergangszeit trotz ausbaubedingter Kapazitätserweiterung auf die plangegebene Vorbelastung beschränkt werden, so muss allerdings die der Vorbelastung zugrunde liegende Zugmenge im Planfeststellungsbeschluss verlässlich festgelegt werden, damit das Eisenbahn-Bundesamt als Aufsichtsbehörde im Interesse der Lärmbetroffenen in der Lage ist, die Einhaltung der Grenzen dieser Duldungspflicht zu überwachen.“

„Eine Festlegung des entsprechenden Zugmengengerüsts fehlt allerdings in den Planfeststellungsbeschlüssen und ist vom Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der Ergänzung der Abwägungsentscheidung nachzuholen.“

In Kapitel A.1.1.1 wird die plangegebene Vorbelastung auf der Eisenbahnstrecke 1522, Abschnitt Oldenburg – Sande, wie folgt festgestellt:

Zeitraum	Reisezüge	Güterzüge
Tag (6 – 22 Uhr)	36	26
Nacht (22 – 6 Uhr)	8	24
Summe (24 Stunden)	44	50

Das Eisenbahn-Bundesamt hat sich während des zu diesem Planergänzungsbeschluss führenden Verfahrens dazu entschieden, von der zuvor im Gerichtsverfahren (vgl. Rn. 51 des Urteils vom 21.11.2013) thematisierten Methodik der Verwendung einer eisenbahnbetriebswissenschaftlichen Untersuchung und der dazu korrespondierenden Berücksichtigung eines so genannten Trassenverzehr Abstand zu nehmen und stattdessen die Vorhabenträgerin um eine Belegungsgrafik über einen Zeitraum von 24 Stunden für den kapazitätsbestimmenden Abschnitt gebeten (Anhang 1b der Planunterlagen, Annex 1 Belegungsgrafik Ölweiche – Sande). In diese Belegungsgrafik, in der auch der Zugverkehr auf der Strecke 1540 Sande – Jever berücksichtigt wurde, wurde die auf der vor dem Ausbau der PFA 2 und 3 vorhandenen Infrastruktur maximal fahrbare Menge an Güterzügen vom und zum Jade Weser Port und den anderen Häfen am Ende der so genannten „Nordstrecke“ 1552 eingearbeitet. Auf dieser Grundlage wurde dann geprüft, ob für die Ermittlung der plangegebenen Vorbelastung von den ermittelten Zahlen aufgrund eines Trassenverzehr (eine oder mehrere Zugfahrten verhindern auf dem Abschnitt Oldenburg – Sande die Nutzung einer oder mehrerer weiterer Zugtrassen wegen ihres Laufweges, ihrer Geschwindigkeit oder anderer Gründe) ein oder mehrere Züge abzuziehen sind.

Zu den einzelnen Zugzahlen:

Schneller Schienenpersonenfernverkehr findet auf der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven seit einigen Jahren nicht mehr statt. Es ist auch nicht zu erwarten, dass dieser vor Inbetriebnahme der vollständig ausgebauten Strecke wieder aufgenommen wird.

Schienenpersonennahverkehr (SPNV) findet auf den Strecken Oldenburg – Sande – Wilhelmshaven und Wilhelmshaven – Sande – Jever – Esens statt. Dieser erfolgt auf der Grundlage einer Bestellung durch den so genannten Aufgabenträger, hier die Landesnahverkehrsgesellschaft mbH des Landes Niedersachsen. Diese hat mit einem Betreiber (mit der Nordwestbahn GmbH) einen langfristigen Vertrag über die Verkehrsbedienung der Strecken abgeschlossen. Das über mehrere Jahre vereinbarte Betriebsprogramm ist nicht nur sehr konstant, sondern auch eine feste Größe für die Belegungsgrafik und ein Zwangspunkt für die Einarbeitung der Güterzüge. Die Trassen für die Güterzüge sind um die vertaketen Trassen für die Reisezüge herum zu konstruieren.

Das ist geschehen. Die Belegungsgrafik enthält eine Bedienung des Anschlusses der Güterverkehrsstelle in Schortens-Heidmühle und die größtmögliche Zahl an Güterzügen zwischen Sande und den über die Nordstrecke erreichbaren Häfen. Auf eine möglichst weitgehende Paarigkeit der Züge wurde geachtet. Die Züge wurden realistisch abgebildet, d. h. es wurde eine realistische Verteilung auf die verschiedenen Ziele und Transportarten (Containerzüge, Ölzüge, Kohlezüge) bis hin zu einer realistischen Annahme der Triebfahrzeugbespannungen vorgenommen.

Im Ergebnis ist festzuhalten, dass zwischen Sande und den Güterverkehrsstellen in den Wilhelmshavener Häfen und Schortens-Heidmühle 61 Güterzüge verkehren können. Davon können 33 Güterzüge am Tag und 28 Güterzüge in der Nacht verkehren.

Zum Trassenverzehr:

Es ist nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin den Trassenverzehr durch Fahrten des Einzelwagenverkehrs mit fünf Trassen in 24 Stunden und einer Verteilung von zwei Trassen zur Tagzeit und drei Trassen zur Nachtzeit angibt. Zur Begründung wird auf Anlage 1b der Planunterlagen (S. 9) verwiesen. Die Verteilung entspricht zum einen der Erfahrung, dass die Bedienung von Güterverkehrsstellen häufig zu den Zeiten stattfinden, in denen der Personenverkehr ruht. Zum anderen bedeutet ein höherer Trassenverzehr eine niedrigere

plangegebene Vorbelastung zur Nachtzeit und damit weniger nächtliche Güterzugfahrten in Oldenburg.

Es ist sachgerecht, den Trassenverzehr im Zusammenhang mit den so genannten SPNV-Verstärkerlagen mit vier Trassen (zur Tagzeit) anzusetzen. Der Ansatz betrifft die Fahrten von Wilhelmshaven nach Oldenburg und begründet sich aus dem Bedürfnis von Pufferzeiten zur Sicherstellung der Betriebsqualität und fehlenden seitenrichtigen Überholgleisen in Richtung Oldenburg.

Es ist nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin für die Gegenrichtung diesen Trassenverzehr nicht ansetzt. Schon vor den Ausbaumaßnahmen in PFA 2 und 3 standen der Vorhabenträgerin in Oldenburg, Varel und Sande mehrere seitenrichtige Überholgleise zur Verfügung. Außerdem gab es am Bahnhof Hahn-Lehmden ein seitenrichtiges Überholgleis. Diese Gleise erleichtern die Trassenkonstruktion und die Betriebsführung, da die SPNV-Verstärkerzüge die Güterzüge flexibel und ohne Probleme in den Bahnhöfen überholen können, so dass ein Trassenverzehr nicht anzusetzen ist.

Die Containerzüge und die Ölzüge lassen sich harmonisch mit den Reisezügen und ohne einen Trassenverzehr fahren. Anders ist das bei den beiden voll beladenen 4.800 t schweren Kohlezügen, die von Wilhelmshaven über Oldenburg in Richtung Süden verkehren (in Gegenrichtung verkehren Leerzüge, die sich ebenfalls harmonisch zu den anderen Verkehren fahren lassen). Die beiden sehr schweren Züge haben ein eingeschränktes Beschleunigungsvermögen und benötigen zwischen Sande und Oldenburg etwa 10 Minuten mehr Fahrzeit als die anderen Güterzüge. Deswegen wird – unter Einbeziehung der praktischen Erfahrungen der DB Netz AG – für diese Zugfahrten angenommen, dass sie auf ihrem Weg nach Oldenburg jeweils eine weitere Zugtrasse verzehren. Der Trassenverzehr beträgt damit insgesamt zwei Trassen – umlaufbedingt eine Trasse zur Tagzeit und eine Trasse zur Nachtzeit.

Weitere Trassenverzehre sind nicht gegeben, da die möglichen Ursachen bereits in der Belegungsgrafik selbst berücksichtigt wurden (vgl. Anlage 1b der Planunterlagen, S. 7 ff.).

Nach alledem ist ein Trassenverzehr von (nicht mehr als) 11 Trassen (davon 7 Trassen zur Tagzeit und vier Trassen zur Nachtzeit) nicht zu beanstanden.

Daraus folgt, dass statt der o. g. 61 Güterzüge auf dem Streckenabschnitt Oldenburg – Sande (und damit im Bereich des PFA 1 Oldenburg) insgesamt nur 50 Güterzüge verkehren können. Es handelt sich statt der o. g. 33 Güterzüge am Tag um 26 Güterzüge und statt der o. g. 28 Güterzüge in der Nacht um 24 Güterzüge. Hinzu kommen die 44 Reisezüge mit einer Verteilung von 36 Zügen am Tag und acht Zügen in der Nacht.

Zu den Zugdaten, die Eingang in die schalltechnische Untersuchung gefunden haben:

Die Planfeststellungsbehörde hat auch die von der Vorhabenträgerin angenommenen Zugdaten eingehend geprüft. Die Unterlagen der Vorhabenträgerin (Erläuterungsbericht, schalltechnische Untersuchung) weisen Zugzahlen auf, die nicht zu beanstanden sind.

Bei der Prüfung der Zugdaten geht es nicht darum, eine plangegebene Vorbelastung im Hinblick auf die Zuglänge, die Scheibenbremsanteile und die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten so wie die Zugzahlen planfestzustellen. Vielmehr ist es so, dass die in ihrer Zahl planfestgestellten Züge auf der im Zeitpunkt der plangegebenen Vorbelastung vorgefundenen Infrastruktur unter Ausnutzung deren Kapazität und Beachtung der Regelungen der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung – auf der Grundlage der früheren Genehmigungen für die vorhandene Infrastruktur – verkehren dürfen. Es geht daher (allein) um die Frage, ob die von der Vorhabenträgerin in der schalltechnischen Untersuchung berechneten Immissionspegel diesen Rahmenbedingungen entsprechen – oder zum Nachteil der betroffenen Nachbarschaft fälschlicherweise zu niedrigere Zugdaten angesetzt worden sind.

Das ist jedoch nicht der Fall. Die Zugdaten sind plausibel und liegen zugunsten der Nachbarschaft auf der sicheren Seite.

Die Vorhabenträgerin hat ermittelt, dass die durchschnittliche Güterzuglänge im Bahnhof Sande im Januar 2014 ca. 570 m betragen hat. Sie nimmt in den Planunterlagen dennoch an, dass alle die Güterzüge die betrieblich zulässige Länge von 700 m ausschöpfen werden.

Die Vorhabenträgerin unterstellt, dass die Güterzüge einen Scheibenbremsanteil von Null aufweisen werden. Das ist im Hinblick auf das vor Beginn der 2011 planfestgestellten Ausbaumaßnahmen in den PFA 2 und 3 vorhandene Wagenmaterial realistisch.

Auch gegen die angesetzten Zuggeschwindigkeiten bestehen keine Einwände: Für die Reise- und für die Güterzüge setzt die Vorhabenträgerin eine Geschwindigkeit von 100 km/h an. Das entspricht der maximalen Geschwindigkeit der Fernverkehrsgüterzüge in Tabelle B der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV und der Eintragung für die Strecke 1522 im Verzeichnis der zulässigen Geschwindigkeiten (VzG).

Die Vorhabenträgerin hat im insoweit relevanten Bereich zwischen den Bahn-km 0,000 und 1,280 in der Oldenburger Innenstadt auch den Verkehr auf der Strecke 1520 Oldenburg – Leer (Ostfr.), die mit der Strecke 1522 gemeinsam über die Pferdemarktbrücke verläuft und sich von dieser erst westlich der Brücke trennt, in die Berechnung der Emissionspegel aus Schienenverkehrslärm einbezogen. Die verwendeten Zugzahlen und Zugdaten entsprechen denen der Verkehrsprognose 2025.

Das ist sachgerecht, sowohl im Hinblick auf die zu bejahende Frage, ob die Strecke überhaupt in die Überprüfung einzubeziehen ist, als auch in Bezug auf die verwendeten Zugzahlen und Zugdaten. Es handelt sich um einen gemeinsamen Verkehrsweg im Sinne des Schienenverkehrslärmschutzrechts. Die Zugzahlen und Zugdaten, die in Tabelle 3 der schalltechnischen Untersuchung aufgeführt sind, erscheinen in jeder Hinsicht plausibel und gehen ebenfalls zur sicheren Seite. Zur Länge, dem Scheibenbremsanteil und der Geschwindigkeit der Güterzüge kann auf die Ausführungen zur Strecke 1522 verwiesen werden. Der für die Regionalexpresszüge angesetzte Scheibenbremsanteil von null Prozent verwundert, geht aber zugunsten der Nachbarschaft auf die sichere Seite.

B.4.13.7.3 Ermittlung der Beurteilungspegel

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 21.11.2013 zur Ermittlung der Beurteilungspegel folgendes ausgeführt (Rn. 52 f.):

„Für die Prüfung der Frage, ob bei Ausnutzung der insoweit limitierenden Kapazität die grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen eingehalten werden, sind zur Bestimmung der Lärmimmissionen die Vorgaben der 16. BImSchV zur Berechnung der maßgeblichen Beurteilungspegel und damit auch der auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG a.F. erlassene so genannte Schienenbonus (Korrektursummand S von minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms in der Anlage 2 zu § 3; siehe dazu zuletzt Urteil vom 21. Dezember 2010 - BVerwG 7 A 14.09 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 81 Rn. 51 ff.) zu berücksichtigen.

Der unmittelbare Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist hier zwar nicht eröffnet. Es geht jedoch in der Sache um die Bewältigung eines Teilausschnitts derselben Problemlage, nämlich der Auswirkungen des Schienenlärms auf die menschliche Gesundheit, so dass eine unterschiedliche Handhabung von Berechnungsmethoden nicht überzeugen kann (siehe auch Urteil vom 15. Dezember 2011 - BVerwG 7 A 11.10 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 59 Rn. 31). Die 16. BImSchV geht nicht nur davon aus, dass eine Gesundheitsgefahr nicht eintritt, solange die Immissionsgrenzwerte des § 2 eingehalten werden. Vielmehr gilt Gleiches, solange eine vorhandene Lärmvorbelastung sich nicht im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 relevant erhöht (Urteil vom 3. März 1999 - BVerwG 11 A 9.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 26 S. 27). Lärmschutzansprüche werden hier erst gewährt, wenn die unter Anwendung des Schienenbonus ermittelte Schwelle von 60 dB(A) bzw. 70 dB(A) erreicht ist. Eine auf die Übergangszeit bezogene Ergänzung des Lärmschutzkonzepts muss sich hieran orientieren, um ein stimmiges Gesamtbild zu erreichen.“

An diese Vorgaben hat die Vorhabenträgerin sich gehalten (vgl. S. 14 f. der schalltechnischen Untersuchung).

Die Planfeststellungsbehörde weicht von den gerichtlichen Vorgaben nicht ab. Aufgrund des Urteils verbietet es sich, gegenüber den Klägern einen weniger Schutz gewährenden Maßstab zu verwenden. Der Grundsatz der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen gebietet es, dann, wenn ein Interimsschallschutz für den gesamten PFA 1 vorgesehen wird, auch einen einheitlichen Maßstab für die gesamte Nachbarschaft anzuwenden. Die 16. BImSchV und die Schall 03 enthalten geeignete Berechnungsformeln für die mit der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle zu vergleichenden Beurteilungspegel.

Die Planfeststellungsbehörde hat die schalltechnische Untersuchung zur Planergänzung auch im Hinblick auf die in den Stellungnahmen der von ihr beteiligten Personen (Kläger, Stadt Oldenburg, Bürgerinitiativen, vgl. Kapitel B.1.2) geäußerten Kritik hin überprüft. Die Vorhabenträgerin hat zu dieser Kritik in ihrer Gegenäußerung vom 11.09.2014 ihrerseits Stellung genommen. Wegen der Einzelheiten des wechselseitigen Vorbringens wird auf die Stellungnahmen und die Gegenäußerung verwiesen.

Die Vorhabenträgerin sagt in ihrer Gegenäußerung zu, dass sie die Hinweise der Stadt Oldenburg in Anlage 2 ihrer Stellungnahme (vgl. auch „Beratungspapier 04“ des Ingenieur- und Beratungsbüro Dipl.-Ing. Guido Kohnen, S. 29 unten) in die schalltechnische Untersuchung aufnehmen werde (Seite 9 oben). Das ist geschehen (Änderung vom 24.10.2014). Das Eisenbahn-Bundesamt nimmt die Zusage und die Fortschreibung der schalltechnischen Untersuchung zur Kenntnis und dankt für die zugrundeliegenden Hinweise der von ihm beteiligten Personen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass die schalltechnische Untersuchung vom 30.05.2014 – unter Berücksichtigung der zuvor genannten Fortschreibung – eine sachgerechte Grundlage für die Planergänzung für den interimistischen Schallschutz darstellt. Das gilt insbesondere für die Erstellung des digitalen Berechnungsmodells und die Emissions- und Immissionsberechnungen einschließlich der Immissionsorthöhe und der Annahmen für die Pferdemarktbrücke. Die Erläuterungen der Vorhabenträgerin zu den Abweichungen zwischen den Berechnungen der Vorhabenträgerin und der Stadt Oldenburg erscheinen plausibel. Den Berechnungen der Vorhabenträgerin kann nicht entgegengehalten werden, sie stünden in Widerspruch zu den anerkannten Berechnungsmethoden

und daher seien andere Berechnungsverfahren, EDV-Programme o. ä. anzuwenden. Die Planfeststellungsbehörde stützt sich dabei insbesondere auf das von der Vorhabenträgerin als Anlage 3 zu ihrer Erwiderung vorgelegte Schreiben des Softwareherstellers der Vorhabenträgerin der Vorhabenträgerin verwendeten Programmes vom 06.06.2014. Hervorzuheben ist, dass die Berechnungen mit den unterschiedlichen Softwareprogrammen bei den – maßgeblichen – zum Gleis ausgerichteten Fassaden im Großen und Ganzen (im hier maßgeblichen Fall „ohne Wand“) übereinstimmen und auch für Abweichungen in Brückenabschnitten plausible Erklärungen vorliegen.

Auch die bei einem Ausbau der bestehenden Strecke auftretenden Emissionen eines Umfahrgleises für den Baubereich der Höherlegung der Gleisanlagen zur Beseitigung des BÜ Alexanderstraße werden sachgerecht in die Berechnung der Immissionspegel für einen interimistischen Schallschutz einbezogen, indem die Vorhabenträgerin bei der objektbezogenen Prüfung die Lage und die Emissionen dieses Gleises in eine Vergleichsberechnung berücksichtigen wird (Kapitel 9.2 des Erläuterungsberichts der schalltechnischen Untersuchung).

B.4.13.7.4 Schienenbonus

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zur Planergänzung bei der Berechnung der Beurteilungspegel den sog. Schienenbonus, einen Abzug zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs, angesetzt.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 21.11.2013 zur Anwendung des Schienenbonus folgendes ausgeführt (Rn. 52 f.):

„Für die Prüfung der Frage, ob bei Ausnutzung der insoweit limitierenden Kapazität die grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen eingehalten werden, sind zur Bestimmung der Lärmimmissionen die Vorgaben der 16. BImSchV zur Berechnung der maßgeblichen Beurteilungspegel und damit auch der auf der Grundlage des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG a.F. erlassene so genannte Schienenbonus (Korrektursummand S von minus 5 dB(A) zur Berücksichtigung der geringeren

Störwirkung des Schienenverkehrslärms in der Anlage 2 zu § 3; siehe dazu zuletzt Urteil vom 21. Dezember 2010 - BVerwG 7 A 14.09 - Buchholz 316 § 74 VwVfG Nr. 81 Rn. 51 ff.) zu berücksichtigen.

Der unmittelbare Anwendungsbereich der 16. BImSchV ist hier zwar nicht eröffnet. Es geht jedoch in der Sache um die Bewältigung eines Teilausschnitts derselben Problemlage, nämlich der Auswirkungen des Schienenlärms auf die menschliche Gesundheit, so dass eine unterschiedliche Handhabung von Berechnungsmethoden nicht überzeugen kann (siehe auch Urteil vom 15. Dezember 2011 - BVerwG 7 A 11.10 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 59 Rn. 31). Die 16. BImSchV geht nicht nur davon aus, dass eine Gesundheitsgefahr nicht eintritt, solange die Immissionsgrenzwerte des § 2 eingehalten werden. Vielmehr gilt Gleiches, solange eine vorhandene Lärmvorbelastung sich nicht im Sinne von § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 und Satz 2 relevant erhöht (Urteil vom 3. März 1999 - BVerwG 11 A 9.97 - Buchholz 406.25 § 41 BImSchG Nr. 26 S. 27). Lärmschutzansprüche werden hier erst gewährt, wenn die unter Anwendung des Schienenbonus ermittelte Schwelle von 60 dB(A) bzw. 70 dB(A) erreicht ist. Eine auf die Übergangszeit bezogene Ergänzung des Lärmschutzkonzepts muss sich hieran orientieren, um ein stimmiges Gesamtbild zu erreichen. So kann nach § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV der Anlieger einer wesentlich geänderten Eisenbahnstrecke, der bei einer Erhöhung des Beurteilungspegels um weniger als 3 dB(A) einem Lärmpegel von 59 dB(A) nachts ausgesetzt ist - ohne Berücksichtigung des Schienenbonus entspricht dies einem Wert von 64 dB(A) -, Schutzmaßnahmen nicht beanspruchen. Angesichts dessen wäre es nicht überzeugend, wenn der von den Fernwirkungen einer Änderung betroffene Anlieger eines nicht geänderten Streckenteils schon bei einer im Vergleich dazu - ohne Schienenbonus ermittelten - geringeren Lärmbelastung von 63 dB(A) einen, wenn auch nur auf eine Lärmsanierung gerichteten, Schutzanspruch geltend machen können.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an. Sie gibt der Vorhabenträgerin vor diesem Hintergrund nicht auf, die Beurteilungspegel unter Ausschluss des Schienenbonus neu zu berechnen (und auf jener Grundlage die Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen zu ermitteln).

B.4.13.7.5 Kriterien für die Abwägung

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 21.11.2013 folgendes ausgeführt (Rn. 49):

„Über die Gewährung eines auf die Übergangszeit bezogenen (interimistischen) Lärmschutzes ist unter Würdigung der konkreten Umstände des Einzelfalles zu entscheiden. Dazu zählen neben der voraussichtlichen Länge des Übergangszeitraums das Ausmaß der Lärmsteigerung und das Maß der Überschreitung der maßgeblichen Schwellenwerte, insbesondere im Hinblick auf die Störung der Nachtruhe.“

Der zu betrachtende Streckenabschnitt ist knapp 10 Kilometer lang und führt zunächst durch innerstädtische Quartiere, an die sich Stadtviertel mit Einzel-, Doppel- und Reihenhausbebauung anschließen. In Ofenerdiek gibt es ein Stadtteilzentrum in der Nähe des (ehemaligen) Bahnhofs. In Richtung Neusüdende lockert die Bebauung auf. Mit der A 293 kreuzt eine innerstädtische Autobahn die Eisenbahnstrecke. Ferner kreuzen mehrere unterschiedliche belastete innerstädtische Straßen die Gleise. Andere Straßen verlaufen mehr oder weniger parallel zur Bahnstrecke. Vereinzelt befindet sich Gewerbe im Umfeld der Bahnstrecke und der zu schützenden Immissionsorte.

Die plangegebene Vorbelastung, bestehend aus 44 Reise- und 50 Güterzügen entspricht einer für Eisenbahnausbaustrecken eher geringen Vorbelastung. Zahlreiche Ausbaustrecken weisen eine deutlich höhere plangegebene Vorbelastung aus. Die Störung der Nachtruhe (hier durch acht Reise- und bis zu 24 Güterzüge) beruht im Wesentlichen darauf, dass die tatsächliche Vorbelastung für eine Ausbaustrecke besonders gering ist.

Es muss damit gerechnet werden, dass es bis zur Inbetriebnahme einer ausgebauten Durchfahrung oder einer Umfahrung noch ein paar Jahre dauern wird, so dass der Interimszeitraum mehrere Jahre umfassen wird. Das ergibt sich daraus, dass das Planfeststellungsverfahren für den PFA 1 derzeit noch im Stadium des Anhörungsverfahrens ist und noch kein Erörterungstermin durchgeführt wurde.

Nach Abschluss einer Planfeststellung wird die Realisierung von Ausbaumaßnahmen auf der vorhandenen Strecke oder der Neubau einer Umfahrung mehrere Jahre in Anspruch nehmen.

Es ist aber auch zu bedenken, dass die neue Verkehrsquelle Jade Weser Port bislang nicht zu einer nennenswerten Anzahl der Güterzugzahlen geführt hat (siehe näher Kapitel B.4.13.7.6) und allenfalls ein langsamer Anstieg der Zugzahlen von der vorgefundenen tatsächlichen Vorbelastung hin zur plangegebenen Vorbelastung zu erwarten ist. Das bedeutet, dass die aus der tatsächlichen Vorbelastung folgenden Immissionspegel nur langsam ansteigen werden.

Das Ausmaß der Überschreitung der maßgeblichen Schwellenwerte der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht kann der schalltechnischen Untersuchung der Planunterlagen entnommen werden. Naturgemäß ist die Überschreitung größer, je näher sich ein Immissionsort an der Bahnstrecke befindet und je weniger Hindernisse sich auf dem Ausbreitungsweg befinden.

Auch die Anzahl der Immissionsorte mit Überschreitungen der Schwellenwerte lässt sich der schalltechnischen Untersuchung der Planunterlagen (S. 16) – und dem Erläuterungsbericht (S. 11) – entnehmen. Es handelt sich um über 700 Gebäude (von ca. 5.250 untersuchten Gebäuden), bei denen die Zumutbarkeitsgrenze im Nachtzeitraum überschritten wird, und um 13 Gebäude, an denen die Zumutbarkeitsschwelle tagsüber (um bis zu 3 dB(A)) überschritten wird.

Die Planfeststellungsbehörde hat die in den Stellungnahmen der Beteiligten vorgetragene Kritik an der Ermittlung der Immissionsorte und deren Belastungen geprüft. Sie ist der Ansicht, dass die schalltechnische Untersuchung (in der Fassung der in Kapitel B.4.13.7.3 genannten Fortschreibung) keine Mängel aufweist, wonach die Ermittlung der Immissionsorte und deren Belastungen erneut vorzunehmen wäre.

B.4.13.7.6 Ergebnis der Abwägung

Auf der Grundlage der in Kapitel B.4.13.7.5 beschriebenen Umstände des Einzelfalles entscheidet das Eisenbahn-Bundesamt sich innerhalb des vom Bundesverwaltungsgericht beschriebenen Gestaltungsspielraumes dahingehend, den „Schutz im Wege des passiven Lärmschutzes zu erreichen“ (vgl. Rn. 57 des Urteils vom 21.11.2013).

Sowohl die mehrjährige Dauer des interimistischen Schallschutzes als auch das unterschiedliche Maß der Überschreitung der Schwellenwerte sprechen dafür, individuelle Maßnahmen für die schutzwürdigen Immissionsorte zu treffen, was bei passiven Schallschutzmaßnahmen anders als bei Betriebsregelungen und aktive Schallschutzmaßnahmen möglich ist. Da die Interimsphase mehrere Jahre dauern wird, sind bauliche Maßnahmen auch nicht wegen eines kurzfristigen Verlustes ihrer Funktion in Frage zu stellen.

Wegen des nur langsamen Anstieges der Zugzahlen von der vorgefundenen tatsächlichen Vorbelastung hin zur plangegebenen Vorbelastung und des damit verbundenen langsamen Anstieges der aus der tatsächlichen Vorbelastung folgenden Immissionspegel ist keine besondere Eilbedürftigkeit für den interimistischen Schallschutz entstanden, sondern es ist auch ausreichend Zeit für die kontinuierliche Umsetzung baulicher Maßnahmen vorhanden.

Passive Schutzmaßnahmen haben den Nebeneffekt, auch Schutz vor den Immissionen aus anderen Schallquellen bewirken zu können.

Gegen Betriebsregelungen sprechen die in Kapitel B.4.13.7.7 eingehend beschriebenen Aspekte. Gegen aktive Schallschutzmaßnahmen sprechen die in Kapitel B.4.13.7.8 ausgeführten Erwägungen. In beiden Kapiteln werden weitere Argumente für die Entscheidung für passive Schallschutzmaßnahmen genannt.

B.4.13.7.7 Geschwindigkeitsbegrenzung und / oder Nachtfahrverbot

Geschwindigkeitsbegrenzungen und Nachtfahrverbote sind betriebsregelnde Maßnahmen. Indem die Züge langsamer fahren, verursachen sie geringere Schallemissionen, was bei gleichen Zugzahlen zu geringeren Beurteilungspegeln an den zu schützenden Immissionsorten führt. Indem Züge zu einer bestimmten Zeit gar nicht fahren, werden in dieser Zeit gar keine Emissionen verursacht. Das stellt die größte denkbare Reduzierung der Beurteilungspegel dar.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 21.11.2013 in Rn. 55 folgendes ausgeführt:

„Als weitere Maßnahme zur Reduzierung des Schienenlärms kommt auch die Festlegung von Betriebsregelungen im Planfeststellungsbeschluss in Betracht. Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung nach § 18 Satz 1 AEG ist zwar nur der Bau und die Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen. Das schließt es aber nicht aus, dass aus Anlass einer „Bauplanfeststellung“ zur Bewältigung der vom Vorhaben und dessen betriebsbedingten Auswirkungen aufgeworfenen Konflikte auch betriebsregelnde Anordnungen wie Nutzungsbeschränkungen - die durch die Deckelung auf die plangegebene Vorbelastung im Planfeststellungsbeschluss in der Sache ohnehin bereits verfügt worden sind - oder Geschwindigkeitsbegrenzungen getroffen werden (vgl. Krappel, DVBl 2012, 674 <676> sowie zu § 41 BImSchG insbes. Jarass, BImSchG, 10. Aufl. 2013, § 41 Rn. 59 und Reese, in: BeckOK BImSchG, § 41 Rn. 34.1). Inwieweit solchen Regelungen, wenn sie auf Dauer vorgesehen sind, die Beeinträchtigung der Funktionsfähigkeit des Schienenwegs entgegengehalten werden kann (siehe dazu Krappel, a.a.O. S. 677 f.), bedarf hier keiner Entscheidung. Bei einem Lärmschutz für eine Übergangszeit kann ein Vorrang der üblichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes jedenfalls nicht durchgreifen.“

Die Planfeststellungsbehörde nimmt die vorstehenden Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichtes zum Anlass, sich in diesem Planergänzungsbeschluss mit der Frage nach einer interimswisen Festlegung von Betriebsregelungen für den Bereich des PFA 1 zu befassen.

Die Vorhabenträgerin hat von sich aus im Rahmen des Verfahrens zum Erlass dieses Beschlusses keine solchen Betriebsregelungen vorgesehen. Im Gegenteil: Sie lehnt Betriebsregelungen aus sachlichen und rechtlichen Erwägungen heraus strikt ab.

Die Planfeststellungsbehörde gibt der Vorhabenträgerin in diesem Planergänzungsbeschluss im Zusammenhang mit dem interimistischen Schallschutz eine Geschwindigkeitsbegrenzung oder ein Nachtfahrverbot nicht auf. Das beruht auf folgenden Erwägungen:

Die Planfeststellungsbehörde teilt zunächst einmal die Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts (Rn. 55 des Urteils vom 21.11.2013), dass die Festlegung von Betriebsregelungen im Planfeststellungsbeschluss „*eine weitere Maßnahme zur Reduzierung des Schienenlärms*“ ist. Die Behörde ist aber auch der Ansicht, dass eine solche Festlegung von Betriebsregelungen im Planfeststellungsbeschluss keine (aktive) *Schallschutzmaßnahme* ist, mit der vor einem bereits entstandenen Schall geschützt werden soll. Bei einem Fahrverbot entsteht ein Schall schon gar nicht. Bei einer Geschwindigkeitsbegrenzung entsteht der mit der nicht gefahrenen höheren Geschwindigkeit verbundene Zuwachs gegenüber dem mit der niedrigeren Geschwindigkeit verbundenen Schall nicht. Das ist ein durchaus relevanter Unterschied.

Das Bundesverwaltungsgericht führt in seinem Urteil vom 21.11.2013 zu aktiven Schallschutzmaßnahmen aus (Rn. 54):

„Die Einhaltung der grundrechtlich veranlassten Schwellenwerte, die in die Abwägung einzustellen ist, kann - ebenso wie beim endgültigen Lärmschutzkonzept - durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, d.h. solchen an der Lärmquelle bzw. am Übertragungsweg, erreicht werden.“

Dem entnimmt die Planfeststellungsbehörde, dass auch das Gericht die Festlegung von Betriebsregelungen im Planfeststellungsbeschluss nicht als aktive Schallschutzmaßnahme einstuft, da hierbei keine Maßnahme des Schallschutzes

an der Lärmquelle bzw. am Übertragungsweg getroffen wird, sondern ein Lärm, vor dem eine Schutzmaßnahme zu schützen hätte, gar nicht erst entsteht.

Die Planfeststellungsbehörde hat vor dem Hintergrund dieser Differenzierung aus rechtsdogmatischen Erwägungen heraus Zweifel an der Rechtsauffassung des Gerichts, dass „*bei einem Lärmschutz für eine Übergangszeit (...) ein Vorrang der üblichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes jedenfalls nicht durchgreifen*“ könne (unten (1)). Sie fühlt sich aber auf der Grundlage des Urteils vom 21.11.2013 im Rahmen der hier vorzunehmenden Planergänzung an die Auffassung des Gerichts gebunden und trifft deswegen eine die Vorgabe des Gerichts aufgreifende Entscheidung. Diese Entscheidung lehnt die Anordnung von Betriebsregelungen im vorliegenden Fall aus inhaltlichen Gründen ab (unten (2)).

(1) Die Planfeststellungsbehörde ist der Auffassung, dass Eisenbahnplanfeststellung eine Bauplanfeststellung und deswegen schon vom Grundsatz her Betriebsregelungen nicht zugänglich ist (der Begriff wurde geprägt von Blümel, u. a. in Der Gegenstand der Planfeststellung - Zur Zulässigkeit von Betriebsregelungen im Planfeststellungsbeschluss, VerwArch 83 (1992), S. 147, 149 m. w. N., vgl. auch Hampel, Inhalte von planungsrechtlichen Entscheidungen im Eisenbahnrecht – Betriebsregelungen –, in Ziekow (Hrsg.), Aktuelle Probleme des Luftverkehrs-, Planfeststellungs- und Umweltrechts 2013, S. 269, 275 f.).

§ 18 AEG lautet: Betriebsanlagen einer Eisenbahn einschließlich der Bahnfernstromleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan vorher festgestellt ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen. Für das Planfeststellungsverfahren gelten die §§ 72 bis 78 des Verwaltungsverfahrensgesetzes nach Maßgabe dieses Gesetzes.

Daraus folgt, dass der Gegenstand der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung der Bau und die (bauliche) Änderung von Eisenbahnbetriebsanlagen ist und bei dieser Planfeststellung eine fachplanungsrechtliche Abwägung durchzuführen ist, bei der die vom Vorhaben berührten Belange zu berücksichtigen sind. Zu diesen Belangen gehören auch die Belange der Nachbarschaft auf Schutz vor schädli-

chen Umwelteinwirkungen aus Schienenverkehrslärm. Der beste Schutz mag zwar darin liegen, dass ein Lärm gar nicht erst entsteht, indem ein Verkehrsweg gar nicht erst (aus-) gebaut wird. Diese Frage betrifft aber das „ob“ des Vorhabens. Ergibt die Abwägung dagegen, dass die für den (Aus-) Bau eines Verkehrsweges sprechenden Belange, zu denen die (Aus-) Bauziele und zu deren Erreichung der Ausbaustandard des Verkehrsweges gehören, gegenüber den dagegen sprechenden Belangen überwiegen, dann ist die Frage des „ob“ entschieden, und es geht nur noch um das „wie“. Im Rahmen des „wie“ ist es aus Sicht der Planfeststellungsbehörde verfehlt, das Ziel des (Aus-) Baus und den Ausbaustandard durch betriebsregelnde und damit -beschränkende Maßnahmen wieder infrage zu stellen, um auf diesem Weg den gegen das Vorhaben sprechenden Belangen zur Geltung zu verhelfen. Zum Schutz dieser Belange hat der Gesetzgeber vielmehr (neben fachrechtlichen Regelungen) in § 74 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG vorgesehen, dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen oder die Errichtung und Unterhaltung von Anlagen aufzuerlegen, die zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Sind solche Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, so hat der Betroffene Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld.

Mit Anlagen sind bauliche Anlagen gemeint. Die Reichweite des Begriffs der Vorkehrungen – die Maßnahmen, die als Vorkehrung in einer Planfeststellung angeordnet werden können – bestimmt sich durch das jeweilige Fachplanungsrecht (Bonk/Neumann in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, § 74 Rn. 169, weitergehend Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 74 Rn. 143, 146). In der Eisenbahnplanfeststellung, in der dieses Fachplanungsrecht die Anordnung von Betriebsregelungen im Gegensatz zu anderen Planfeststellungen nicht umfasst (s. u.) und auch das fachbezogene Immissionsschutzrecht solche Regelungen nicht umfasst (s. u.), verbleibt demnach kein Raum für Vorkehrungen, die betriebliche Beschränkungen durch die Planfeststellungsbehörde zum Inhalt haben (siehe näher Hampel a. a. O., S. 269, 281-286).

Sind Vorkehrungen oder Anlagen untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar, dann hat der Betroffene Anspruch auf eine angemessene Geldentschädigung –

das Gesetz räumt ihm dagegen keinen Anspruch auf eine Limitierung des Vorhabens ein.

Das Ergebnis wird bestätigt durch einen Blick in das für den Schutz vor Schallimmissionen vorhandene Fachrecht mit §§ 41 – 43 BImSchG und der 16. BImSchV, das im Rahmen seines Anwendungsbereichs den § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG als abschließende Regelung verdrängt (so auch das BVerwG in seinem Urteil vom 21.11.2013, Rn. 43 m. w. N. und auch BVerwG, Urteil vom 09.02.1995 – 4 C 26/93, BVerwGE 97, 367, 370). Auch dieses Fachrecht beinhaltet gesetzliche Regelung zu betriebsregelnden Maßnahmen im Rahmen der Eisenbahnplanfeststellung nach § 18 AEG (vgl. auch Hampel, a. a. O., S. 269, 286-291). Im Gegenteil: Eine dem § 40 BImSchG und dem § 45 Abs. 1b Nr. 5 StVO mit den dort getroffenen Regelungen zu Verkehrsbeschränkungen gibt es im Eisenbahnrecht nicht. § 40 EBO, der sich mit der Geschwindigkeit von Zügen befasst, enthält eine Regelung zu Verkehrsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen gerade nicht.

Dem mag man entgegenhalten, dass das Fachrecht für den interimistischen Lärmschutz gerade nicht gilt, sondern dieser auf der Grundlage des Abwägungsgebotes festgelegt werden soll (so das BVerwG im Urteil vom 21.11.2013, Rn. 43 f.). Es erscheint demgegenüber aber fraglich, warum im Rahmen der Abwägung einerseits bei der Berechnung der Beurteilungspegel (zur Ermittlung von Ansprüchen) das Fachrecht und seine Wertungen als Maßstab herangezogen werden sollen (vgl. Rn. 52 f. des Urteils vom 21.11.2013), dann aber im Rahmen der Erfüllung der Ansprüche von den Wertungen und Maßstäben dieses Fachrechts wieder abgewichen werden soll, indem als *„eine weitere Maßnahme zur Reduzierung des Schienenlärms“* (Rn. 55) Betriebsbeschränkungen in den Blick genommen werden sollen und *„bei einem Lärmschutz für eine Übergangszeit (...) ein Vorrang der üblichen Maßnahmen des aktiven Lärmschutzes jedenfalls nicht durchgreifen“* könne (ebenfalls Rn. 55).

In der neueren Literatur sprechen sich Vallendar, Lärmschutz durch betriebliche Regelungen bei Eisenbahnplanungen, UPR 2014, S. 24 (vgl. auch Vallendar/Wurster in Hermes/Sellner, Beck'scher AEG Kommentar, 2. Aufl. 2014, § 18 Rn. 55, 233 und besonders Rn. 244) und Hampel, a. a. O. dagegen aus,

dass die eisenbahnrechtliche Planfeststellung als Bauplanfeststellung (s. o.) Betriebsregelungen durch die Planfeststellungsbehörde zugänglich sei. Vallendar und Hampel verweisen dabei auf die abweichenden Regelungen in anderen Fachplanungsgesetzen, insbesondere das Luftverkehrsgesetz mit der Planfeststellung in den §§ 8 ff. LuftVG und der luftverkehrsrechtlichen Genehmigung in § 6 LuftVG sowie § 35 Abs. 2 KrWG und § 9b Abs. 1 AtG.

Für die Zulässigkeit von Betriebsregelungen sprachen sich zuletzt das OVG Magdeburg, Urteil vom 17.07.2014 – 1 K 17/13 –, juris (nicht rechtskräftig), und Krappel, Zur Zulässigkeit von Betriebsregelungen in Planfeststellungsbeschlüssen für Verkehrsinfrastrukturvorhaben, DVBl 2012, S. 674, aus. Das OVG führt aus (Rn. 100):

„In jedem Fall schließt die Rechtsnatur als Betriebsregelung es nicht aus, diesen Aspekt bei der Bewältigung der Lärmschutzproblematik überhaupt zu berücksichtigen und in die Abwägungsentscheidung einzubeziehen. Die Abwägung setzt vielmehr das Einstellen von Überlegungen zu betriebsregelnden Anordnungen voraus. Hiervon zu unterscheiden ist der Umstand, dass dem Eisenbahnbundesamt bei der Auswahl der zu ergreifenden Maßnahmen ein Gestaltungsspielraum zusteht, so dass es im Rahmen seiner Abwägung zu entscheiden (und im Planfeststellungsbeschluss ggf. hinreichend plausibel zu machen) hat, ob eine zur Lärmreduzierung (allein oder in Kombination mit anderen Lärmschutzmaßnahmen) in Betracht kommende Geschwindigkeitsreduzierung aufgrund der damit einhergehenden zeitlichen Verzögerung tatsächlich geeignet ist, die Attraktivität des Schienenverkehrs oder seine Funktionsfähigkeit ernsthaft in Frage zu stellen bzw. aus welchen anderen Gründen sich eine derartige betriebsregelnde Maßnahme nicht empfiehlt und stattdessen anderen Lärmschutzmaßnahmen der Vorzug zu geben ist. Welche Eingriffsintensität eine Geschwindigkeitsregelung aufweist, hängt vom Maß der Reduzierung, dem Zeitpunkt bzw. der Dauer der Maßnahme, der Art der betroffenen Züge etc. ab und lässt sich daher nur aufgrund der Gegebenheiten im Einzelfall beantworten. Im Hinblick darauf greift auch der bloß abstrakte Einwand der Beklagten nicht durch, eine Geschwindigkeitsreduzierung führe zwingend zu einem anderen als dem beantragten Vorhaben, zumal sich insbesondere Geschwindigkeitsauflagen zeitlich einschränken lassen. Im Übrigen dienen Geschwindigkeitsangaben im Vorhabenplan der Beur-

teilung, welchen Anforderungen die Ausführung des Vorhabens in bautechnischer Hinsicht genügen muss; sie besagen nicht, dass die geplante Trasse tatsächlich und ständig zu den angegebenen maximalen Geschwindigkeiten befahren wird.“

Die Planfeststellungsbehörde hat Zweifel an dieser Auffassung, da die Zuordnung einer Betriebsregelung zur Lärmreduzierung zum Gegenstand der Abwägung verkennt, dass die Betriebsregelung eine Limitierung der Kapazität des Verkehrsweges darstellt, die im Gegensatz zum Ausbauziel und dem hierfür benötigten Ausbaustandard steht (s. o.). Das OVG geht dabei einen erheblichen Schritt weiter als das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 21.11.2013. Das Bundesverwaltungsgericht hat (in Rn. 55) ausschließlich über interimistischen Schallschutz entschieden und die Frage nach einem dauerhaften Schallschutz offen gelassen (vgl. dazu auch Nolte, jurisPR-BVerwG 6/2014 Anm. 4, Buchstabe C „Ob auf Dauer angelegten Betriebsregelungen solche Hinderungsgründe entgegenstehen, war demgegenüber nicht zu entscheiden; das BVerwG hat deshalb ausdrücklich offengelassen, inwieweit dauerhaften Regelungen die Funktionsfähigkeit des Schienenwegs entgegengehalten werden kann.“ und D „Die in der Entscheidung enthaltenen Aussagen zur Vereinbarkeit von Betriebsregelungen mit dem Charakter der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung als einer „Bauplanfeststellung“ werden vermutlich bei Planbetroffenen und Verbänden Hoffnungen, bei Planungsträgern und Zulassungsbehörden aber vielleicht auch Ängste wecken, solche Regelungen ließen sich auch als auf Dauer angelegte Schutzmaßnahmen erfolgreich einfordern. Welche Entwicklung die Rechtsprechung in dieser Hinsicht nehmen wird, ist angesichts des Spannungsverhältnisses, in das Betriebsregelungen zur Funktionsfähigkeit des Schienenwegs treten können, weiterhin offen.“). Das OVG geht in seiner Entscheidung auf die Hinweise Nolttes und das beschriebene Spannungsverhältnis oder auch auf die oben genannten Normen in der Sache gar nicht ein, sondern deklariert ohne Auseinandersetzung mit der Rechtsprechung und der Literatur die Lösung dieses Spannungsverhältnisses zum Gegenstand einer jeden fachplanungsrechtlichen Abwägung, in die Lärmschutzbelange der Nachbarschaft einzustellen sind.

Die Ausführungen von Krappel sind in mehrfacher Hinsicht fragwürdig. So sieht er die Rechtsgrundlage für betriebliche Regelungen offenbar in § 74 Abs. 2

Satz 2 VwVfG, prüft dann, ob dem § 18 AEG oder der fachrechtliche Lärmschutz entgegenstehen (und übersieht, dass die §§ 41 – 43 BImSchG und der 16. BImSchV im Rahmen ihres Anwendungsbereichs den § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG als abschließende Regelung verdrängen) und geht dann ohne jede dogmatische Auseinandersetzung zu einer inhaltlichen Diskussion abstrakter, aus seiner Sicht im Rahmen der Abwägung zu diskutierender Aspekte, die gegen Betriebsregelungen sprechen, über. Ferner hält er Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachtfahrverbote offenbar für Lärmschutzmaßnahmen und verkennt bei seiner Verknüpfung zwischen Bau und Betrieb, dass betriebsbeschränkende Regelungen die Ausbauziele und den diesen zugrunde gelegten Ausbaustandard konterkarieren. Zu seinem Verweis auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 27.10.1999 – 11 A 1/99 –, juris, und der dort beschriebenen Nebenbestimmung des Eisenbahn-Bundesamtes ist anzumerken, dass die dort gegenständliche vermeintlich betriebsregelnde Auflage des Eisenbahn-Bundesamtes im Zusammenhang mit einer Vorbehaltsentscheidung gemäß § 74 Abs. 3 VwVfG ergangen ist, diese Entscheidung ausdrücklich von der Vorhabenträgerin beantragt worden war und Gegenstand der Nebenbestimmung der Übergangszeitraum bis zur Umsetzung der abschließenden Entscheidung nach § 74 Abs. 3 VwVfG gewesen ist – also lediglich eine interimistische Entscheidung zu treffen war und getroffen wurde, die die Vorhabenträgerin ausdrücklich so gewollt hat.

(2) Die Planfeststellungsbehörde lehnt die Anordnung von Betriebsregelungen im vorliegenden Fall aus inhaltlichen Gründen ab. Dabei stellt sie aber weniger auf die von den unter (1) genannten Quellen vorgetragene abstrakten Argumente betreffend die Bedürfnisse eines uneingeschränkten Schienenverkehrs ab – diese Argumente sprechen freilich auch gegen die Anordnung einer Betriebsregelung im vorliegenden Fall. Die Behörde stützt sich vielmehr auf die im konkreten Fall vorgefundene Situation.

Eine Betriebsregelung, die auf das zeitweilige Verhindern von Betrieb (Nachtfahrverbot) oder eine – letztendlich auch die Streckenkapazität beschränkende – Reduktion von Betrieb (Geschwindigkeitsbegrenzung) ausgerichtet ist, steht in schon vom Grundsatz her Widerspruch zu den (Aus-) Bauzielen und dem Ausbaustandard des Verkehrsweges (oben (1)). Dem ist aber vorliegend entgegen-

zuhalten, dass in der Interimszeit der Ausbau ja noch gar nicht abgeschlossen ist und diese Ziele ohnehin nicht oder nicht vollständig erreicht werden können.

Wenn aber – wie hier – eine plangegebene Vorbelastung vorhanden ist und deren Einhaltung von der Vorhabenträgerin gewährleistet wird, dann stellt eine den Betrieb einschränkende Anordnung der Planfeststellungsbehörde eine zusätzliche Limitierung des Betriebes auf der schon vorhandenen Infrastruktur dar, die im Falle eines vollständigen Unterlassens des Ausbauvorhabens in Ermangelung einer neuen Planfeststellung für die Bestandsstrecke gar nicht beansprucht werden könnte. Es handelt sich also um eine Limitierung des Betriebes auf einer in ihrem Bestand und den damit verbundenen Betriebsmöglichkeiten von der ursprünglichen Planfeststellung an sich geschützten Eisenbahnstrecke – für die keine Alternative vorhanden ist, weil es außer der Strecke über Oldenburg keine andere Strecke nach Wilhelmshaven mehr gibt, seitdem verschiedene Strecken wie Dornum – Esens, Ellenserdammersiel – Westerstede und Varel – Rodenkirchen stillgelegt worden sind und deswegen nicht mehr zur Verfügung stehen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seiner Entscheidung entscheidend auf das Hinzutreten einer neuen Verkehrsquelle abgestellt (Rn. 48). Das erscheint der Planfeststellungsbehörde (entgegen ihrer ursprünglichen Ansicht) in Bezug darauf, dass wegen des zeitversetzten Ausbaus der gegenständlichen Strecke mit ihrer neuen Verkehrsquelle ausnahmsweise ein interimswise Lärmschutz durch Schallschutzmaßnahmen im Rahmen der Abwägung zu prüfen ist, als in sich schlüssig. Im vorliegenden Fall führt eine zusätzliche Limitierung des Betriebes aus Sicht der Planfeststellungsbehörde jedoch zu weit und nach Ansicht der Behörde letztendlich doch zu der vom Gericht in Rn. 45 des Urteils vom 21.11.2013 verneinten Frage eines Vertrauensschutz der Anlieger der Bahnstrecke auf einen Güterzugverkehr allein aus den bereits bekannten Verkehrsquellen – bzw. zur Frage des konkreten Umgangs mit diesem Verkehr.

Gerade bei der hier gegenständlichen Strecke ergibt sich nämlich eine überraschende Besonderheit: Der Jade Weser Port wird derzeit nur von wenigen Containerschiffen angelaufen. Deswegen verkehren derzeit auch nur sehr wenige Containerzüge (die DB Netz AG hat für den Zeitraum zwischen dem 01.10.2013 und dem 31.08.2014 folgendes festgestellt: Es verkehrten nur 45 Containerzüge

in 11 Monaten, also rechnerisch ca. 4 Züge pro Monat oder 1 Zug pro Woche – und dabei durchschnittlich nur alle zwei Monate ein Containerzug in der Nacht). Die anderen Quellen verzeichnen dagegen einen regelmäßigen Umschlag, z. B. Kohleumschlag an der Niedersachsenbrücke. In den o. g. 11 Monaten verkehrten auf der Strecke 1522 im Schnitt ca. sechs Güterzüge aller Art in 24 Stunden, davon durchschnittlich knapp zwei Güterzüge im Nachtzeitraum. Insgesamt führen etwa 2.070 Güterzüge, so dass der Containerzuganteil nur bei ca. 2,1% lag.

Es ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht sachgerecht, dass der Verkehr aus den lange bestehenden Quellen durch eine Geschwindigkeitsbegrenzung oder ein Nachtfahrverbot limitiert wird, nur weil eine neue, zu Beginn der Interimszeit fast gar nicht und auch während der weiteren Interimszeit soweit ersichtlich nur erst allmählich frequentierte Quelle hinzutritt. So würde z. B. der Verkehr von Kohlezügen zu den Kraftwerken in Petershagen-Lahde und Anglberg (bei Freising) durch ein Nachtfahrverbot in dieser Zeitspanne unterbunden bzw. auf den Tag zu verschieben sein – mit der Folge, dass deren Betreiber möglicherweise weitere Zuggarnituren einzusetzen hätten. Weder der Niedersachsenbrücke noch den Betreibern der Kohlezüge oder auch den Betreibern der Ölzüge noch den Empfängern des transportierten Gutes, die in der Regel mit der neuen Verkehrsquelle nichts zu tun haben dürften, kann aber diese neue Quelle angelastet werden. Die Belange dieser Betreiber würden durch Betriebsregelungen in der Planfeststellung erheblich beeinträchtigt.

Eine Ungleichbehandlung der Güterzüge – ein Nachtfahrverbot oder eine Geschwindigkeitsbegrenzung alleine für Containerzüge – kommt nicht in Betracht. Zum einen würde eine solche Regelung mit dem Recht auf einen diskriminierungsfreien Netzzugang unvereinbar sein. Zum anderen stößt das auf praktische Bedenken. So mag es vielleicht möglich sein, mehrere Containerzüge in der Vorstellunggruppe des Jade Weser Port auf den Beginn des Tagzeitraumes warten zu lassen. Es wäre aber in höchstem Maße betrieblich problematisch, die in Richtung Jade Weser Port verkehrenden Züge warten zu lassen, da hierfür in Oldenburg nicht genügend Gleise zur Verfügung stehen. Außerdem würden die Containerzüge dann tagsüber mit den anderen Güterzügen um die Zugtrassen konkurrieren und diese in die Nacht verdrängen, wodurch nichts gewonnen wäre.

Ein Nachtfahrverbot würde nach alledem unabsehbare betriebliche, betriebswirtschaftliche und auch volkswirtschaftliche Probleme aufwerfen, so dass es als Maßnahme zur Reduzierung des Schienenverkehrslärms – mit der Folge geringerer Emissionspegel und einer dadurch bewirkten Einhaltung der Nachtgrenzwerte nicht angeordnet wird.

Das gilt auch im Hinblick auf ein begrenztes Nachtfahrverbot, etwa solange, bis mehr als die tagsüber möglichen 26 Güterzüge verkehren oder in Bezug auf einen Teil der Nachtzeit, etwa eine Kernruhezeit zwischen ein und fünf Uhr, da damit die vorbeschriebenen Nachteile – wenn auch in geringerem Maß – ebenfalls verbunden wären.

Gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung für alle Züge spricht, dass der Nahverkehr in einem große Gebiete Niedersachsens betreffenden Taktfahrplan eingebettet ist und sein akustischer Anteil an den Beurteilungspegeln ohnehin nur gering ist – außerdem fahren gerade zur Nachtzeit nur wenige Reisezüge.

Gegen eine Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge spricht, dass diese zu einer Fahrzeitverlängerung führen würde. Die Geschwindigkeiten für Reise- und Güterzüge würden auf einem etwa neun Kilometer langen Abschnitt auseinanderfallen. Ein Güterzug, der die halbe Geschwindigkeit (50 statt 100 km/h) fährt, braucht für die gleiche Strecke die doppelte Zeit – etwa 10 statt fünf Minuten. Bereits eine solche Einschränkung ist geeignet, die Konstruktion des Fahrplans zu beeinträchtigen und zu einem weiteren Trassenverzehr zu führen – für einen 10 Minuten langsameren schweren Kohlezug setzt die Vorhabenträgerin einen Verzehr von einer Trasse an (Anlage 1b der Planunterlagen, Seite 11). Die Züge bewegen sich in signaltechnisch gesicherten Räumen. Ein zweiter Zug kann in einen bestimmten Raum erst einfahren, nachdem der erste Zug diesen vollständig verlassen hat. Ein langsamer Zug bewegt sich länger in einem solchen Raum, so dass auch der zweite Zug entsprechend erst später fahren kann. Im Endeffekt können weniger Züge fahren. Dabei ist nicht nur der Regelfall eines fahrplanmäßigen Betriebes in den Blick zu nehmen, sondern insbesondere auch der Fall einer Betriebsstörung, nach deren Beseitigung jede noch so kleine eventuelle zeitliche Reserve zur Wiederherstellung eines fahrplanmäßigen Betriebes

benötigt wird und nicht durch aus dem Betrieb selbst heraus nicht erforderliche Betriebsbeschränkungen verbraucht werden sollte.

Geringe Geschwindigkeitsreduzierungen hätten nur geringe Reduzierungen des Emissionspegels und damit der Beurteilungspegel zur Folge. Eine Reduzierung der Geschwindigkeit der Güterzüge auf 80 km/h würde zu einer Pegelreduzierung von etwa 2,0 dB(A) führen. Bei jeder Variante mit einer Güterzuggeschwindigkeit zwischen 50 und 100 km/h würde es Immissionsorte geben, bei denen die Beurteilungspegel in 25 m Abstand von der Trasse die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 60 dB(A) in der Nacht überschreiten würden – und damit nach wie vor Schallschutzansprüche verbleiben und Schallschutzmaßnahmen erforderlich würden. Die Anzahl würde je nach dem Maß einer Geschwindigkeitsreduzierung sinken, während mit steigender Geschwindigkeitsreduzierung die oben beschriebenen wirtschaftlichen Nachteile und die Gefahr eines weiteren Trassenverzehrns steigen würden. Hinzu kommt, dass jede Verlängerung der Fahrzeit zu einer nicht durch die Streckengeschwindigkeit und -kapazität bedingten Verlängerung der Dauer der Vorbeifahrt an einem Immissionsort führen würde. Die einzelnen Schallereignisse würden zwar leiser, sie würden aber auch länger dauern. Gleiches gilt für die Schrankenschließzeiten an den sieben Bahnübergängen im Bereich des PFA 1. Es würden sich sowohl die Zeiten der Annäherung an einen Bahnübergang als auch die Zeiten der Überfahrt über die Bahnübergänge je nach Maß der Geschwindigkeitsbegrenzung verlängern, ohne dass es hierfür eine eisenbahntechnische Notwendigkeit gäbe.

Vor dem auf den vorstehenden Seiten beschriebenen Hintergrund hält die Planfeststellungsbehörde die Anordnung einer wie auch immer gearteten Kombination aus einer Geschwindigkeitsbegrenzung für Güterzüge am Tag und / oder in der Nacht oder nur auf bestimmte Stunden bezogen in Verbindung mit den „verbleibenden“ passiven Schallschutzmaßnahmen nicht für vorzugswürdig gegenüber den in Kapitel A.4.5.2.6 angeordneten und in Kapitel B.4.13.7.7 beschriebenen passiven Schallschutzmaßnahmen für alle Immissionsorte, bei denen (ohne eine Geschwindigkeitsbegrenzung) die grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwellen überschritten werden.

Dabei hat die Planfeststellungsbehörde auch im Blick, dass der Betrieb der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven in der – maßgeblichen – Interimszeit bereits aus anderen Gründen umfassenden Beschränkungen unterliegen wird, so dass eine weitere Beschränkung des Betriebes auch insoweit nicht angemessen ist. Diese Beschränkungen ergeben sich beispielsweise aus den Baumaßnahmen in den nördlich von den PFA 1, 2 und 3 gelegenen Abschnitten. Die Planfeststellungsbehörde bezieht ferner ein, dass der Rahmen der Zugzahlen der in Kapitel A.1.1 planfestgestellte plangegebenen Vorbelastung auch dann nicht überschritten werden darf, wenn alle anderen Teilprojekte der Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven vor dem PFA 1 Oldenburg fertiggestellt und in Betrieb genommen würden. Es würde also eine Beschränkung auf die plangegebene Vorbelastung so lange gelten, bis auch der PFA 1 Oldenburg fertiggestellt und in Betrieb genommen werden würde – auf welcher Trasse auch immer.

Nicht entscheidungserheblich ist für die Planfeststellungsbehörde dagegen der Umstand, dass die passiven Schallschutzmaßnahmen zugleich einen Schallschutz gegenüber Baulärm bewirken würden, sofern im PFA 1 antragsgemäß der Ausbau der Bestandsstrecke planfestgestellt würde. Gleiches gilt für den Umstand, dass in diesem Fall bei antragsgemäßer Planfeststellung eine eingleisige Umfahrung wegen der Höherlegung der Bahntrasse für eine Eisenbahnüberführung über die Alexanderstraße erforderlich würde, die Kapazität begrenzen würde und insoweit ein Ausnutzen der Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vor und hinter der Umfahrung für die Betriebsabwicklung hilfreich wäre.

Dagegen spricht aus Sicht der Planfeststellungsbehörde der Umstand, dass die passiven Schallschutzmaßnahmen auch für den Schutz vor Schallereignissen aus anderen Lärmquellen wie Straßenverkehr und Luftverkehr schützen können, ebenfalls für die Bevorzugung der passiven Schallschutzmaßnahmen vor einer Kombination aus einer Geschwindigkeitsbegrenzung und verbleibenden passiven Schallschutzmaßnahmen.

B.4.13.7.8 Aktiver Schallschutz

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Planung des Interimsschallschutzes keine aktiven Schallschutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde gibt der Vorhabenträgerin nicht auf, den interimistischen Schallschutz durch aktive Schallschutzmaßnahmen zu gewährleisten.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 22.11.2013 in Rn. 54 und 57 folgendes ausgeführt:

„Die Einhaltung der grundrechtlich veranlassten Schwellenwerte, die in die Abwägung einzustellen ist, kann - ebenso wie beim endgültigen Lärmschutzkonzept - durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes, d.h. solchen an der Lärmquelle bzw. am Übertragungsweg, erreicht werden. Baumaßnahmen an der Strecke, insbesondere temporäre Lärmschutzwände, dürften jedoch in aller Regel ausscheiden.

Die Beklagte ist allerdings nicht auf Maßnahmen des aktiven Schallschutzes beschränkt. Bei der Auswahl der zu ergreifenden Maßnahmen steht dem Eisenbahn-Bundesamt ein Gestaltungsspielraum zu. Im Rahmen ihrer Abwägung kann es sich auch dafür entscheiden, einen entsprechenden Schutz im Wege des passiven Lärmschutzes zu erreichen, der sich auf abgeschlossene Räume bezieht.“

Das Eisenbahn-Bundesamt entscheidet sich innerhalb des vom Gericht beschriebenen Gestaltungsspielraumes dahingehend, den „Schutz im Wege des passiven Lärmschutzes“ und nicht durch aktive Schallschutzmaßnahmen zu erreichen.

Es kommen mehrere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes in Betracht. Insbesondere zu nennen sind das „Besonders überwachte Gleis“, dauerhafte und temporäre Schallschutzwände.

Gegen die Maßnahme „Besonders überwachtetes Gleis“ spricht, dass diese Maßnahme viele Schutzfälle nur in Kombination mit passiven Schallschutzmaßnahmen lösen könnte. Und die Maßnahme sollte aus fachlichen Gründen (wegen eingeschränkter Wirksamkeit) nur auf Gleisen, die mit einer Geschwindigkeit von mehr als 80 km/h befahren werden, und nicht in Weichenbereichen und auf Bahnübergängen angewendet werden (vgl. Eisenbahn-Bundesamt: Hinweise zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchung, Fassung 01-10, Seite 16 ff.). Im zu schützenden Bereich befinden sich sieben Bahnübergänge und die Weichen des Bahnhofs Ofenerdiek und der Verzweigung der Strecken nach Wilhelmshaven und nach Leer (Ostfr.). Die Maßnahme könnte also bei gleichen Kosten für die Schallmesswagenfahrten wie auf einer ununterbrochenen Strecke nur eine begrenzte Wirkung entfalten. Diese Wirkung wird auch dadurch reduziert, dass auf der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven kein schneller Schienenpersonenfernverkehr abgewickelt wird: Der Mittelwert von 3 dB(A), der als Wirkung der Maßnahme „Besonders überwachtetes Gleis“ nachgewiesen wurde und Grundlage seiner Wirtschaftlichkeit ist, beruht auf der Annahme, dass auf einer Strecke eine Mischung aus schnellem Schienenpersonenfernverkehr, Schienenpersonennahverkehr und Schienengüterverkehr abgewickelt wird. Bei Anwendung des „Besonders überwachten Gleises“ werden die Vorbeifahrtspegel von ICE- und IC-Zügen um mehr als den Mittelwert gemindert, während die Vorbeifahrtspegel von Güterzügen um weniger als den Mittelwert gemindert werden. Hier geht es aber gerade um den Schutz vor Schallimmissionen aus Güterverkehr aus der neuen Quelle Jade Weser Port. Im Übrigen befinden sich die nächstgelegenen „BüG-Abschnitte“ erst wieder im Raum Hamburg und im Raum Braunschweig, so dass der Schallmesswagen stets erst von dort nach Oldenburg überführt werden müsste. Ergänzend wird auf die zutreffenden Ausführungen der Vorhabenträgerin im Erläuterungsbericht zur Planergänzung (Seite 9 f.) Bezug genommen.

Gegen eine Anordnung dauerhafter Schallschutzwände sprechen sowohl im Falle eines Ausbaus der bestehenden Strecke als auch im Falle des Neubaus einer Umfahrungstrasse verschiedene Gründe. Der Ausbau der bestehenden Strecke ist – nach der von der Vorhabenträgerin für den PFA 1 vorlegten Planung – mit Maßnahmen zur Untergrundertüchtigung und der Errichtung einer Oberleitung sowie abschnittsweise mit einer Höherlegung der Trasse (geplante Beseitigung des BÜ Alexanderstraße) verbunden. Weite Abschnitte der von der Vorhabenträ-

gerin für den PFA 1 geplanten Schallschutzwände kollidieren mit diesen Planungen. Zwar mag es Abschnitte geben, in denen die Schallschutzwände bereits vorab konfliktfrei errichtet werden könnten. Das würde aber zu einer Ungleichbehandlung der betroffenen Anwohner führen, indem einzelne kurze Abschnitte gebaut und andere zurückgestellt würden. Eine solche Ungleichbehandlung ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nicht angemessen. Denn sie würde von bautechnischen und nicht von akustischen Fragen abhängig sein. Im Falle einer Realisierung der Umfahrungstrasse würden auch dauerhafte Schallschutzwände mit deren Inbetriebnahme ihre Funktion verlieren und wieder zurückzubauen sein.

Die vorstehenden Ausführungen gelten entsprechend für eine Planung von temporären Schallschutzwänden, die sowohl im Falle eines Ausbaus der bestehenden Strecke als auch im Falle des Neubaus einer Umfahrungstrasse früher oder später wieder zurückgebaut werden müssten. Solche Wände müssten eine besondere Stabilität haben, um den Sog- und Druckverhältnissen aus dem Eisenbahnbetrieb standhalten zu können. Das bedeutet, dass sie dem bahntechnischen Regelwerk entsprechen müssten – und damit den Anforderungen an dauerhafte Schallschutzwände. Es ließen sich also letztendlich keine oder zumindest keine nennenswerten Kosten gegenüber dauerhaften Schallschutzwänden einsparen, wenn mit temporären Schallschutzwänden gearbeitet würde.

B.4.13.7.9 Passiver Schallschutz

Bei passiven Schallschutzmaßnahmen handelt es sich um schalltechnisch wirksame Verbesserungen der Umfassungsbauteile, z. B. der Wände, Dächer, Fenster und Rollläden. Zusätzlich kommt ein Einbau von schallgedämmten Lüftungseinrichtungen (Schalldämmlüfter) bei Schlafräumen und Räumen mit sauerstoffverbrauchenden Energiequellen (z. B. Einzelofenheizung) in Frage. Durch passive Schallschutzmaßnahmen wird dem Schutzanspruch von Innenräumen entsprechend ihrer Nutzungsart (Wohnraum, Schlafräum etc.) Rechnung getragen.

Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 21.11.2013 (Rn. 58 f.) zu Aspekten im Zusammenhang mit passiven Schallschutzmaßnahmen folgendes ausgeführt:

„Die Gewährung passiven Lärmschutzes ist in dieser Situation nicht an den Vorgaben der Vierundzwanzigsten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) vom 4. Februar 1997 (BGBl I S. 172, ber. S. 1253) auszurichten. Dies ist schon deswegen nicht geboten, weil diese Regelungen sich nach § 1 auf die Bestimmungen der 16. BImSchV und die darin festgelegten Immissionsgrenzwerte beziehen und deswegen auf die Gewährleistung von Innenraumpegeln abzielen, die die Lärmvorsorge garantieren. Ein solcher Lärmschutz wäre gemessen an dem Ziel der Einhaltung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle während einer Übergangszeit letztlich überschießend. Im Grundsatz reicht es demgegenüber aus, die Schalldämmung der Räume jeweils so zu erhöhen, dass der Wert, um den der maßgebliche Beurteilungspegel die Zumutbarkeitsschwelle überschreitet, kompensiert wird. In der Praxis dürfte dies näherungsweise darauf hinauslaufen, dass bei einer Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle um 5 dB(A) ein Schallschutzfenster der gegenüber dem Bestand nächst höheren Schallschutzklasse dem rechtlich gebotenen Schutzanspruch genügt (vgl. Bracher, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Umweltrecht Besonderer Teil, 24. BImSchV, § 3 Rn. 3). Hierfür wäre dann eine finanzielle Entschädigung zu leisten. Falls der Lärmbetroffene selbst weitergehenden Schutz erreichen will und insofern einen besseren Lärmschutzstandard begehrt, wäre die Kostendifferenz zu erstatten.

Zusätzlich ist zu berücksichtigen, dass es um den Lärmschutz für eine Übergangszeit bis zur Realisierung der Ausbauplanung im betroffenen Abschnitt geht und deswegen in absehbarer Zeit die Umsetzung eines endgültigen Lärmschutzkonzepts ansteht. Deshalb ist es angezeigt zur Vermeidung einer reinen Übergangslösung, die für die Beigeladene mit nach Ablauf dieser Zeit nutzlosen finanziellen Aufwendungen und für die Betroffenen mit wiederholten Unannehmlichkeiten durch Umbaumaßnahmen verbunden sein kann, bereits dieses zukünftige Lärmschutzkonzept - zumindest in seinen großen Zügen - in die Überlegungen mit einzubeziehen. Dabei kann das dem im Erörterungstermin vom 5. Juli 2012

geschlossenen Vergleich zugrunde gelegte Vorgehen im Wege eines „vorgezogenen passiven Lärmschutzes“ vielfach zu angemessenen Ergebnissen führen. Insoweit sind, auch wenn das unterstellte Lärmschutzkonzept gemäß § 41 Abs. 1 BImSchG vorrangig auf Maßnahmen des aktiven Schallschutzes in Gestalt von Lärmschutzwänden beruht, im Wesentlichen drei Fallkonstellationen zu unterscheiden. Bei Schutzfällen, die von den Lärmschutzwänden nicht geschützt werden und denen allein passiver Schallschutz zugebilligt wird, ist durch das Vorziehen dieses Schutzes dem Anliegen des interimistischen Lärmschutzes auf jeden Fall genügt. Falls der endgültige Schallschutz durch eine Kombination von aktivem und passivem Schallschutz gewährt werden soll, ist zu prüfen, ob das Maß der vorgesehenen Dämmung ausreicht, um die Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle auszugleichen. Falls dies nicht zutrifft, ist das Schalldämm-Maß entsprechend zu erhöhen. Schließlich ist in Fallgestaltungen, in denen im künftigen Schutzkonzept ein Schutzfall allein durch Maßnahmen des aktiven Schallschutzes bewältigt werden soll und somit ein vorzuziehender passiver Lärmschutz nicht ausgewiesen ist, über das Maß des nunmehr gebotenen passiven Lärmschutzes unter Beachtung der oben skizzierten Vorgaben zu entscheiden.“

Die Vorhabenträgerin hat die vorstehenden Ausführungen des Bundesverwaltungsgerichts in der schalltechnischen Untersuchung aufgegriffen.

Die Planfeststellungsbehörde baut ihre Entscheidung auf die Ausführungen des Gerichts auf. Sie hat keine Beanstandungen gegen die schalltechnische Untersuchung (in der Fassung der in Kapitel B.4.13.7.3 genannten Fortschreibung) und ihr Ergebnis.

Die Vorhabenträgerin hat auf der Grundlage des gerichtlichen Vergleichs vom 05.07.2012 über einen „vorgezogenen passiven Schallschutz“ (vorgezogene Umsetzung passiver Schallschutzmaßnahmen, die bei einem Ausbau der bestehenden Strecke im PFA 1 trotz der in den aktuellen Planunterlagen vorgesehenen Schallschutzwänden voraussichtlich erforderlich werden) gegenüber den betroffenen Eigentümern eine finanzielle Entschädigung für die notwendigen Aufwendungen für die passiven Schallschutzmaßnahmen zu leisten, durch die die erforderliche Schalldämmung des „vorgezogenen passiven Schallschutzes“ erreicht wird. Da es sich um vorgezogene Schallschutzmaßnahmen im Rahmen ei-

ner Anwendung der §§ 41-43 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV handelt, bei der das Vorhandensein der geplanten Schallschutzwände hinzugedacht wird, ist insoweit auch – unter Hinzudenken der geplanten Schallschutzwände – die 24. BImSchV anzuwenden.

Für den Fall, dass die auf diese Weise erreichbare Schalldämmung nicht ausreicht, um die Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle auszugleichen, führt das Urteil vom 21.11.2013 sinngemäß aus, dass die Vorhabenträgerin gegenüber den betroffenen Eigentümern eine finanzielle Entschädigung für die notwendigen Aufwendungen für die passiven Schallschutzmaßnahmen zu leisten habe, durch die die Schalldämmung für die Räume, an deren Immissionsorten die Werte der Zumutbarkeitsschwelle überschritten werden, jeweils so erhöht wird, dass der Wert, um den der maßgebliche Beurteilungspegel die Zumutbarkeitsschwelle überschreitet, kompensiert wird.

Dieses vom Gericht vorgezeichnete Schutzniveau wirft allerdings für die praktische Umsetzung mehr Fragen auf als es beantwortet. Das Schalldämm-Maß soll so verbessert werden, dass durch die verbesserte Dämmung die Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle kompensiert wird – aber ohne eine Anwendung der 24. BImSchV. Das würde bedeuten, dass nicht – so wie beim passiven Schallschutz üblich – auf den Pegel abgestellt wird, der „am Ohr des Schläfers“ ankommt, sondern ein bereits vorhandene besseres oder schlechteres Schalldämm-Maß in irgendeiner Weise verbessert würde. Das erscheint aus Sicht der Planfeststellungsbehörde weder für die Vorhabenträgerin noch für die betroffenen Anwohner wirklich handhabbar.

So führt auch die schalltechnische Untersuchung aus (Seite 17): „Als gesetzliche Grundlage ist die Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV) heranzuziehen. (...) Die Schalldämmung von Umfassungsbauteilen ist so zu verbessern, dass die gesamte Außenfläche des schutzbedürftigen Raumes das nach 24. BImSchV bestimmte erforderliche Schalldämm-Maß nicht unterschreitet.“

Die Stadt Oldenburg erklärt in ihrer Stellungnahme vom 30.07.2014 (Seite 11): „Im Gutachten IBK ist im Einzelnen dargelegt worden, dass ein „stimmiges Ge-

sambild“ des passiven Schallschutzes die sinngemäße Anwendung der Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung – 24. BImSchV – zur Dimensionierung des passiven Schallschutzes an den kritisch belasteten Gebäuden voraussetzt. Nur durch die Anwendung der 24. BImSchV kann tatsächlich die Vermeidung von Gesundheitsgefahren im Gebäudeinneren sichergestellt werden, da diese die zulässigen Innenpegel für die unterschiedlichen Raumnutzungen definiert.“ Das wird im zitierten Gutachten auf den Seiten 36 ff. begründet.

Der Vertreter der Kläger aus dem Verfahren 7 A 28.12 schließt sich in seinem Schreiben vom 07.08.2014 der Stellungnahme der Stadt Oldenburg und damit auch den vorstehend beschriebenen Ausführungen an.

Die Planfeststellungsbehörde stellt bei ihrer Entscheidung maßgeblich auf einen Vergleich mit der Förderrichtlinie für Lärmsanierungsmaßnahmen an Schienenwegen des Bundes ab. Im Rahmen der „Richtlinie zur Förderung von Maßnahmen zur Lärmsanierung an bestehenden Schienenwegen der Eisenbahnen des Bundes“ vom 07.05.2014 wird in den § 4 Abs. 4, § 9 Abs. 2 und § 13 Abs. 3 auf die 24. BImSchV verwiesen. Das betrifft die Definition passiver Schallschutzmaßnahmen, Einschränkungen im Anwendungsbereich der Förderrichtlinie und eine hilfsweise generelle Verweisung. Schalltechnische Untersuchungen für Lärmsanierungsmaßnahmen führen deswegen regelmäßig aus, die eigentliche Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen folge aus der 24. BImSchV, und verweisen auf das Berechnungsverfahren und seine Regelung in der Anlage „Berechnung der erforderlichen bewerteten Schalldämm-Maße“ zu § 2 Abs. 2 und § 3 Abs. 1, 3 und 4 der 24. BImSchV.

Auf die Parallele zwischen dem hier gebotenen interimswisen Schallschutz und einer Lärmsanierungsmaßnahme stellen sowohl der Gutachter der Stadt Oldenburg als auch die von der Planfeststellungsbehörde intern kontaktierte Fachstelle Umwelt innerhalb des Eisenbahn-Bundesamtes ab. Wenn die Nachtruhe der betroffenen Anlieger geschützt werden soll, dann muss das Schalldämm-Maß so verbessert werden, dass „am Ohr des Schläfers“ keine höhere Schallbelastung ankommt als gemäß der 24. BImSchV vorgesehen. Das geht nur, wenn die 24. BImSchV sinngemäß (ein Fall der Lärmvorsorge liegt – wie das Bundesverwaltungsgericht im Urteil vom 21.11.2013 in Rn. 43 ausführt – nicht vor) an-

gewendet und das erforderliche Schalldämm-Maß dementsprechend berechnet wird. Eine Differenzierung zwischen einer „Lärmvorsorge am Ohr des Schläfers“ und einer (auch noch von der o. g. Förderrichtlinie abweichenden) „Lärmsanierung am Ohr des Schläfers“ erscheint dagegen nicht sachgerecht. Es mag sein, dass das Schalldämm-Maß in mehr oder weniger vielen Fällen dadurch mit Blick auf den von der Vorhabenträgerin geplanten Endzustand besser würde als es nach Errichtung der geplanten Schallschutzwände erforderlich sein würde. Das darf jedoch nicht dazu führen, dass deswegen die Höhe der Schallschutzwände in der Planung reduziert würde. Vielmehr käme das bessere Schalldämm-Maß den betroffenen Anwohnern in der Zeit nach einer Errichtung der geplanten Schallschutzwände als zusätzlicher (passiver) Schallschutz vor anderen Lärmquellen zu Gute. Das ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde eine Konsequenz aus dem Urteil vom 21.11.2013, die die Vorhabenträgerin ausnahmsweise als dem vom Gericht (Rn. 48) bezeichneten Sonderfall geschuldet hinzunehmen hat. Dem tritt sie zwar in ihrer Gegenäußerung vom 11.09.2014 (Seite 9) rechtlich entgegen, aber akustisch betrachtet ist sie damit letztendlich offenbar einverstanden (vgl. Seite 17 der schalltechnischen Untersuchung).

Nach alledem trifft die Planfeststellungsbehörde in Kapitel A.4.2.8 folgende Nebenbestimmung zum „Übergangsschallschutz“: Die Vorhabenträgerin hat gegenüber den betroffenen Eigentümern eine angemessene Entschädigung für die notwendigen Aufwendungen für die passiven Schallschutzmaßnahmen zu leisten, durch die die erforderliche Schalldämmung des „Übergangsschallschutzes“ erreicht wird. Dieser beinhaltet den Schutz vor Schallimmissionen (aus Eisenbahnverkehr gemäß der in Kapitel A.1.1 planfestgestellten plangegebenen Vorbelastung), die die Zumutbarkeitsschwellen von 70 dB(A) am Tag und / oder 60 dB(A) in der Nacht überschreiten. Bei der Ermittlung des erforderlichen Schalldämm-Maßes ist die 24. BImSchV entsprechend anzuwenden.

Die Vorhabenträgerin hat in den Fällen, in denen Ansprüche aufgrund beider Bestimmungen (A.4.5.2.7 und A.4.5.2.8) gegeben sind, den weitergehenden Anspruch zu erfüllen (Meistbegünstigung). Die Meistbegünstigung bezieht sich auf jeden einzelnen Immissionsort (differenziert nach Fassadenseite und Geschoss) eines Gebäudes. Es ist also denkbar, dass in Bezug auf eine Fassade und / oder ein Geschoss der eine Anspruch und im Hinblick auf eine andere Fassade und /

oder ein anderes Geschoss der andere Anspruch weitergehend und deswegen zu erfüllen ist.

Mit der vorstehend beschriebenen Vorgehensweise ist sichergestellt, dass die betroffenen Eigentümer nur einmal passive Schallschutzmaßnahmen durchführen lassen müssen, auch wenn für den PFA 1 der Ausbau der bestehenden Strecke planfestgestellt würde. Die Eigentümer erhalten Aufwendungsersatz für die weiterreichenden passiven Schallschutzmaßnahmen, entweder für den „vorgezogenen passiven Schallschutz“ oder für den „Übergangsschallschutz“ in der oben beschriebenen Weise. Insoweit wird den Eigentümern eine Meistbegünstigung gewährt (vgl. auch die Gegenäußerung der Vorhabenträgerin vom 11.09.2014 (Seite 9)).

Die Vorhabenträgerin hat die Entschädigung für die vorstehend beschriebenen Schallschutzmaßnahmen an den baulichen Anlagen in Höhe von 100% der erbrachten notwendigen Aufwendungen zu leisten. Für den Fall, dass ein anspruchsberechtigter Eigentümer selbst einen weitergehenden Schutz erreichen will und daher ein besserer Lärmschutzstandard umgesetzt wird, hat die Vorhabenträgerin jedoch nur die notwendigen Aufwendungen für die oben beschriebenen Schallschutzmaßnahmen zu erstatten.

Die vorstehenden Ansprüche auf Aufwendungsersatz werden dem Grunde nach planfestgestellt. Die tatsächliche Höhe der notwendigen Aufwendungen ist nicht Gegenstand dieses Planergänzungsbeschlusses. Sie ist abhängig von den jeweiligen Umständen des Einzelfalles, d. h. vom Bestand des jeweiligen Gebäudes und seiner bereits vorhandenen Schalldämmung.

Die Anspruchsberechtigung ergibt sich aus der schalltechnischen Untersuchung der Planunterlagen zur Planergänzung in der fortgeschriebenen Fassung (dort: Anlage 3 mit einer Tabelle aller untersuchten Gebäude in Reihenfolge ihrer Straßenanschrift – die Fassadenseiten und Obergeschosse mit Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle („Übergangsschallschutz“) sind grau hinterlegt; rechts daneben befinden sich die Beurteilungspegel aus der Verkehrsprognose 2025 unter Berücksichtigung der geplanten Schallschutzwände, die mit den Immissi-

ongrenzwerten des § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV zu vergleichen sind, um den Bedarf für „vorgezogenen passiven Schallschutz“ zu ermitteln).

Der Vorhabenträgerin wird aufgegeben, von sich aus auf jeden anspruchsberechtigten Eigentümer zuzugehen und ihm das erforderliche Maß der Schalldämmung aus dem „vorgezogenen passiven Schallschutz“ und dem „Übergangsschallschutz“ mitzuteilen. Sie hat dabei soweit möglich die anspruchsberechtigten Eigentümer in der Reihenfolge der (abnehmenden) Schwere der Betroffenheit anzusprechen. Diese richtet sich nach dem Maß der Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle im Zusammenhang mit dem „Übergangsschallschutz“. Die 13 Gebäude, bei denen die Zumutbarkeitsschwelle für den Tag (70 dB(A)) überschritten ist, weisen auch die größten Überschreitungen der Zumutbarkeitsschwelle für die Nacht (60 dB(A)) aus, so dass sie schon deswegen in der Reihenfolge vorrangig sind.

Die Vorhabenträgerin hat die Planfeststellungsbehörde alle drei Monate zum Quartalsende schriftlich über den Stand der Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen zu unterrichten.

Weitergehende Schallschutzmaßnahmen zugunsten einzelner Lärmbetroffener werden der Vorhabenträgerin nicht aufgegeben. Das Bundesverwaltungsgericht hat in seinem Urteil vom 21.11.2014 (Rn. 7) folgendes ausgeführt:

„In der mündlichen Verhandlung hat die Beklagte die Planfeststellungsbeschlüsse in einer Protokollerklärung um noch weiter reichende Schallschutzmaßnahmen zugunsten der Kläger ergänzt; zu diesen Maßnahmen hatte die Beigeladene sich schon im Anschluss an den Vergleich ohne Anerkennung einer Rechtspflicht bereit erklärt.“

Damit nimmt das Gericht Bezug auf eine Protokollerklärung der Beklagten in der mündlichen Verhandlung vom 21.11.2013. Mit dieser Protokollerklärung hat die Beklagte die beiden Planfeststellungsbeschlüsse wie folgt ergänzt:

„A.4.10 Protokollerklärung zu ergänzendem passivem Schallschutz

A.4.10.1 Die Vorhabenträgerin hat in Umsetzung ihrer im gerichtlichen Erörterungstermin vom 05.07.2012 abgegebenen Protokollerklärung die Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen für die Wohngebäude Neusüdender Weg 49b, Bahnweg 53 und Tangastraße 13a in Oldenburg nach folgenden Maßgaben zu ersetzen: Das Berechnungsverfahren richtet sich nach der Schall 03 und beruht auf der Grundlage des Betriebsprogramms 2025. Die Ansprüche bestehen, wenn an den genannten Wohngebäuden Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Die Ermittlung und Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen richtet sich nach §§ 42, 43 BImSchG i. V. m. der 24. BImSchV.

B.4.16 Protokollerklärung zu ergänzendem passivem Schallschutz

Die Vorhabenträgerin hat im gerichtlichen Erörterungstermin vom 05.07.2012 zum Verwaltungsstreitverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht mit dem Aktenzeichen 7 A 28.12 eine Protokollerklärung abgegeben. Sie erklärt ohne Anerkennung einer Rechtspflicht, die Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen für die im auf den Grundstücken der Kläger stehenden Wohngebäude im Einwirkungsbereich der Bahnstrecke 1522 nach folgenden Maßgaben zu ersetzen: Das Berechnungsverfahren richtet sich nach der Schall 03 und beruht auf der Grundlage des Betriebsprogramms 2025. Die Ansprüche bestehen, wenn an den genannten Wohngebäuden Beurteilungspegel von 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht überschritten werden. Die Ermittlung und Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen richtet sich nach §§ 42, 43 BImSchG i. V. m. der 24. BImSchV.

Bei den Wohngebäuden der Kläger handelt es sich um die Wohngebäude Neusüdender Weg 49b, Bahnweg 53 und Tangastraße 13a in Oldenburg.

Mit der Nebenbestimmung in Kapitel A.4.10 wird der Inhalt der Protokollerklärung der Vorhabenträgerin in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen.“

Das ausschließliche Ziel, das die Planfeststellungsbehörde als Beklagte – mit Zustimmung der Vorhabenträgerin als Beigeladene – mit dieser Protokollerklärung verfolgt hat, war eine klageabweisende Beendigung des Rechtsstreits in An-

lehnung an die Ergebnisse des gerichtlichen Erörterungstermins vom 05.07.2012 und damit verbunden die Vermeidung des Erfordernisses einer Planergänzung. Es war dagegen nicht so, dass die Planfeststellungsbehörde die Protokollerklärung deswegen abgegeben hätte, weil sie entsprechende Schallschutzansprüche für berechtigt gehalten hätte.

Das genannte Ziel wurde nicht erreicht, eine Planergänzung wurde erforderlich. Die Planfeststellungsbehörde ist der Ansicht, dass es sich bei den in ihrer Prozessklärung enthaltenen Schallschutzmaßnahmen um „überschießenden Schallschutz“ im Sinne der Ausführungen des Gerichts (Rn. 58 des Urteils vom 21.11.2013) handelt. Einen solchen überschießenden Schallschutz stellt die Planfeststellungsbehörde in diesem Planergänzungsbeschluss nicht planfest. Vielmehr hebt sie die Nebenbestimmung A.4.10 und die zugehörige Begründung B.4.16 in diesem Planergänzungsbeschluss wieder auf.

Da die Planfeststellungsschlüsse und auch die Prozessklärung wegen des Urteils vom 21.11.2013 und des dort ausgesprochenen Tenors zum interimweisen Schallschutz nicht bestandskräftig geworden sind, steht der Planfeststellungsbehörde die Möglichkeit offen, in diesem ergänzenden Verfahren eine „Planreparatur“ vorzunehmen. Das schließt auch die Möglichkeit ein, die aus prozess- und verfahrensökonomischen Gründen erfolgte Gewährung eines „überschießenden Lärmschutzes“ auch wieder aufzuheben, wenn dieser – wie hier – für zu weitgehend gehalten wird und außerdem zum Grundsatz der Gleichbehandlung der Lärmbetroffenen in Widerspruch steht.

In der Sache ändert sich dadurch für die Eigentümer der in der Protokollerklärung vom 21.11.2013 genannten Grundstücke letztendlich nichts. Sie haben nach wie vor unmittelbar gegen die Vorhabenträgerin die in deren Protokollerklärung aus dem gerichtlichen Erörterungstermin vom 05.07.2012 eingeräumten Ansprüche nach den dort genannten und oben zitierten Maßstäben. Diese Ansprüche gegen die Vorhabenträgerin bleiben bestehen. Sie werden jedoch nicht in diesem Planergänzungsbeschluss planfestgestellt, da die Planfeststellungsbehörde einen solchen interimweisen Schallschutz für zu weitgehend hält und die Eigentümer der genannten Grundstücke in ihrer Abwägungsentscheidung nicht besser stellen möchte als alle anderen lärm-betroffenen Eigentümer. Umgekehrt möchte

die Planfeststellungsbehörde nicht allen lärmbeeinträchtigten Eigentümern einen passiven Schallschutz in diesem Maß einräumen. Die Planfeststellung eines solchen Schallschutzes würde nämlich bedeuten, dass nicht mehr ein Interimsschallschutz planfestgestellt würde, sondern – im Wege passiver Schallschutzmaßnahmen – bereits ein Schallschutzniveau erreicht würde, dass im PFA 1 die Planfeststellung aktiver Schallschutzmaßnahmen akustisch betrachtet obsolet werden ließe.

B.4.13.7.10 Außenwohnbereiche

Außenwohnbereiche sind Wohnbereiche außerhalb von geschlossenen Räumen und Gebäuden, die zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als "Wohnen im Freien" geeignet und bestimmt sind (z. B., Terrassen, Balkone, Freisitze). Sie können im Gegensatz zu Innenwohnräumen nicht durch passive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden.

In Kapitel B.4.13.7.5 ist ausgeführt, dass sich im Bereich des PFA 1 13 besonders nah an der Bahnstrecke gelegene Gebäude befinden, an denen auch die Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tagsüber (um bis zu 3 dB(A)) überschritten wird und deswegen die in Kapitel B.4.13.7.9 beschriebenen Ansprüche auf Aufwendungsersatz für passive Schallschutzmaßnahmen zuerkannt werden. Die Gebäude sind in Anlage 4 zur schalltechnischen Untersuchung aufgelistet. Bei drei der Gebäude betreffen die Überschreitungen den ebenerdigen Außenwohnbereich (in einem dieser Fälle auch das erste Obergeschoss), bei 10 der Gebäude sind ausschließlich Obergeschosse betroffen. Soweit diese Gebäude auch bahnahe und -zugewandte Außenwohnbereiche haben, wird auch an diesen die Zumutbarkeitsschwelle tagsüber überschritten.

Die Wohnnutzung im Freien wird in der Regel nur am Tag ausgeübt, so dass ausschließlich der Tageszeitraum relevant ist. Soweit eine Nutzung im Freien auch außerhalb der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr stattfindet, handelt es sich um die typische tageszeitliche Nutzung, so dass auch für diese Nutzung die Zumutbarkeitsschwelle und die Wertungen für die Tageszeit gelten.

Die Planfeststellungsbehörde gibt der Vorhabenträgerin nicht auf, die Schallbelastungen von Außenwohnbereichen durch Betriebsregelungen zu reduzieren oder die Außenwohnbereiche durch aktive Schallschutzmaßnahmen zu schützen (siehe dazu Kapitel B.4.13.7.7 und B.4.13.7.8). Die Planfeststellungsbehörde gibt der Vorhabenträgerin auch nicht auf, die betroffenen Eigentümer der Außenwohnbereiche für die interimistischen Beeinträchtigungen zu entschädigen.

Im Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.11.2013 werden Entschädigungen für Außenwohnbereiche nicht thematisiert. Solche Entschädigungen waren auch nicht Gegenstand des Klageverfahrens. Es spricht daher vieles dafür, dass die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde in den Planfeststellungsbeschlüssen vom 02.08.2011 gegen die Anordnung entsprechender Entschädigungen bestandskräftig geworden ist.

Die Vorhabenträgerin hat von sich aus keine Entschädigungsansprüche vorgesehen, wie sie in ihrem Schreiben vom 11.09.2014 klarstellt. Sie lehnt solche Entschädigungen ab, weil der Güterverkehr erst langsam zunehme („Hochfahrkurve“).

Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist zwischen der typischen Nutzung zur Tages- und zur Nachtzeit zu unterscheiden. Die Nutzung zur Nachtzeit – insbesondere der Schlaf – ist deutlich schutzwürdiger als die vielfältigen zur Tagzeit ausgeübten Nutzungen. Auch das Bundesverwaltungsgericht legt besonderen Wert auf die Nachtruhe (vgl. Rn. 49 des Urteils vom 21.11.2013).

Im Hinblick auf die Nutzung von Außenwohnbereichen am Tag – insbesondere vor dem Hintergrund einer nur begrenzten Überschreitung des Tagesschwellenwertes – gewinnt dagegen der Umstand wieder eine größere Bedeutung, dass die höchste zu erwartende Belastung sich immer noch im Rahmen der plangegebenen Vorbelastung bewegt und diese grundsätzlich hinzunehmen ist (Rn. 45 und 47 des Urteils vom 21.11.2013). Die Intensität der „bekannteren“ Einzelschallereignisse wird sich nicht erhöhen. Die Zahl der Einzelschallereignisse wird sich stetig in Richtung der plangegebenen Vorbelastung bewegen. Ob und wann diese tatsächlich erreicht wird, ist gegenwärtig nicht absehbar. Es zeichnet sich jedoch ab, dass sie zumindest nicht in der nächsten Zeit erreicht wird. Außerdem

ist zu bedenken, dass im Tagzeitraum mehr Reisezüge (planmäßig 36) als Güterzüge (maximal 26) verkehren und der Güterzugverkehr schon durch den Reisezugverkehr beschränkt wird. Außerdem dürfte es bei weiteren Baumaßnahmen wieder zu einzelnen bauzeitlichen Streckensperrungen kommen, in denen gar keine Schallbelastung auftritt.

Nach alledem stellen sich die Beeinträchtigungen für Außenwohnbereiche so dar, dass sie – trotz einer nicht auszuschließenden zeitweiligen Überschreitung der Zumutbarkeitsschwelle – noch in einer Weise als zumutbar einzustufen sind, so dass sie entschädigungslos hinzunehmen sind.

Entsprechend den vorstehenden Ausführungen werden auch in Bezug auf andere Wohngebäude oder Immissionsorte wie Schulen und Kindertagesstätten etc. keine anderweitigen Entscheidungen getroffen. Die grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) am Tag wird an diesen Immissionsorten nicht überschritten.

B.4.14 Einwendungen Privater

Die Ausführungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 zu den Einwendungen Privater (Kapitel B.4.14) werden wie folgt ergänzt:

Das Eisenbahn-Bundesamt hat vor Erlass dieses Planergänzungsbeschlusses ein Verwaltungsverfahren durchgeführt und dabei die Kläger aus dem Gerichtsverfahren des Bundesverwaltungsgerichts – 7 A 28.12 – und die Stadt Oldenburg (als Untere Immissionsschutzbehörde) sowie darüber hinaus und ausdrücklich ohne rechtliche Verpflichtung auch drei örtliche Bürgerinitiativen beteiligt. Die Beteiligten sich zur Planung interimswieser Schallschutzmaßnahmen durch die Vorhabenträgerin geäußert. Die Äußerungen betreffen Fragestellungen, die in den vorstehenden Kapiteln des Planfeststellungsbeschlusses thematisiert und abgewogen werden. Zur Klarstellung wird angemerkt, dass es sich bei dem in Kapitel B.1.2 beschriebenen Verwaltungsverfahren nicht um eine erneute Gelegenheit zum Vorbringen von Einwendungen im Sinne des Fachplanungsrechtes handelte. Im Urteil vom 21.11.2013 – 7 A 28.12 – hat das Bundesverwaltungsgericht den Klägern einen Anspruch auf

Neubescheidung unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts zugesprochen. Die Beklagte wurde nicht zur Durchführung eines ergänzenden Verfahrens verpflichtet.

B.4.15 bleibt frei

B.5 Gesamtabwägung

Die Ausführungen der Planfeststellungsbeschlüsse vom 02.08.2011 zur Gesamtabwägung (Kapitel B.5) werden wie folgt ergänzt:

Die Gesamtabwägung bezieht auch interimswise Schallschutzmaßnahmen für den Bereich des PFA 1 Oldenburg ein. Die durch den Zugverkehr auf der bestehenden Strecke hervorgerufenen Schallimmissionen führen weder für sich noch im Zusammenhang mit anderen gegen das Vorhaben sprechenden Belangen dazu, dass die Planfeststellung in den Abschnitten 2 und 3 abzulehnen wäre. Die Vorhabenträgerin darf jedoch bis zur Inbetriebnahme der Strecke Oldenburg – Wilhelmshaven im Bereich des PFA 1 – bis zur Herstellung und „Inbetriebnahme“ aller durch das Vorhaben erforderlich werdenden Schallschutzmaßnahmen – entsprechend ihrer Zusage im Erörterungstermin vom 13.12.2010 und den diese Zusage präzisierenden Bestimmungen dieses Planergänzungsbeschlusses nicht mehr Züge verkehren lassen als die in Kapitel A.1.1 festgestellte plangegebene Vorbelastung umfasst. Das Vorhaben erfordert zudem interimswise Schallschutzmaßnahmen für den Bereich des PFA 1. Die Vorhabenträgerin hat den betroffenen Grundstückseigentümern Ersatz für notwendige Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen nach Maßgabe dieses Planergänzungsbeschlusses zu leisten.

B.6 Sofortige Vollziehbarkeit

Die ABS Oldenburg – Wilhelmshaven / Langwedel – Uelzen ist in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege mit dessen Fortschreibung 2003 unter „1. Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt b) „Neue Vorhaben“ als laufende Nummer 3 eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 des Gesetzes über den Ausbau der Schienen-

wege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSchwAG). Damit ist für die ABS Oldenburg – Wilhelmshaven nach dem Bundesschienenwegeausbaugesetz vordringlicher Bedarf festgestellt. Dieser Planergänzungsbeschluss ist daher gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

B.7 Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV). Danach werden für diesen Planergänzungsbeschluss keine Kosten erhoben.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planergänzungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig

erhoben werden. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage kann auch auf elektronischem Wege erhoben werden. Sie muss in diesem Fall den Vorschriften der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr beim Bundesverwaltungsgericht und Bundesfinanzhof vom 26.11.2004 (BGBl. I S. 3091) entsprechen. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch das Gericht zurückgewiesen werden.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, zugelassen.

Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Per-

sonen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Prozessbevollmächtigte können auch Diplom-Juristen sein, die nach dem 03.10.1990 zum Richter, Staatsanwalt oder Notar ernannt, im höheren Verwaltungsdienst beschäftigt oder als Rechtsanwalt zugelassen wurden.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planergänzungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Planfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht, Simsonplatz 1, 04107 Leipzig

gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hannover
Hannover, den 31.10.2014
Gz.: 581pa/009-2014#003
VMS-Nr.: 3272384/40

Im Auftrag



(Berka)

