

URSCHRIFT



Eisenbahn-Bundesamt **Abschrift**

Außenstelle
Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover
Az: 58133 Pap 51/10
Datum: 06.08.2012

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

"Ertüchtigung des Knotens Bremen für die Durchführung der Seehafenhinterlandverkehre: Errichtung der Oldenburger Kurve im Bereich Bremen Hauptbahnhof",

Bau-km 0,033 - 0,954

**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	Feststellung des Plans.....	5
A.2	Planunterlagen	5
A.3	Besondere Entscheidungen.....	6
A.3.1	bleibt frei.....	6
A.3.2	Konzentrationswirkung	6
A.4	Nebenbestimmungen und Hinweise	6
A.4.2	VV BAU und VV BAU-STE	7
A.4.3	Boden und Grundwasserschutz.....	7
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge.....	7
A.6	Bleibt frei	7
A.7	Kosten	7
B.	BEGRÜNDUNG	8
B.1	Sachverhalt	8
B.1.1	Vorhaben.....	8
B.1.2	Verfahren	8
B.1.3	Anhörungsverfahren	8
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	12
B.2.1	Rechtsgrundlage	12
B.2.2	Zuständigkeit	12
B.3	Umweltverträglichkeit	12
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	13
B.4.1	Planrechtfertigung	13
B.4.2	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....	13
B.4.3	Private Einwendungen.....	22
B.5	VV BAU und VV BAU-STE	33
B.6	Gesamtabwägung	33
B.7	Kostenentscheidung	33
C.	RECHTSBEHELFSBELEHRUNG.....	35

Abkürzungs- und Gesetzesverzeichnis

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2396, ber. 1994 I S. 2439), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30.07.2009 (BGBl. I S. 2497)
AG	Aktiengesellschaft
Art.	Artikel
Ast.	Außenstelle
Az.	Aktenzeichen
BauGB	Baugesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.09.2004 (BGBl. I S. 2414), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.07.2011 (BGBl. I S. 1509)
BEGebV	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 27.03.2008 (BGBl. I S. 546), geändert durch Verordnung vom 29.04.2011 (BGBl. I S. 705)
ber.	berichtigt
BEVVG	Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes vom 27.12.1993 (BGBl. I S. 2378, 2394), zuletzt geändert durch Gesetz vom 30.07.2009 (BGBl. I S. 2497)
BGBl.	Bundesgesetzblatt
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 26.09.2002 (BGBl. I S. 3830), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.11.2011 (BGBl. I S. 2178)
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) 32. BImSchV - Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung vom 29.08.2002 (BGBl. I S. 3478), zuletzt geändert durch Gesetz vom 08.11.2011 (BGBl. I S. 2178)
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung
BNatSchG	Gesetz über Naturschutz und Landschaftspflege (Bundesnaturschutzgesetz) vom 29.07.2009 (BGBl. I S. 2542), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.10.2011 (BGBl. I S. 1986)
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel nach A-Bewertungskurve
DIN	Deutsches Institut für Normung
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung vom 08.05.1967 (BGBl. II S. 1563), zuletzt geändert durch Verordnung vom 19.03.2008 (BGBl. I S. 467)
EU	Europäische Union
EÜ	Eisenbahnüberführung
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland vom 23.05.1949 (BGBl. I S. 1), zuletzt geändert durch Gesetz vom 21.07.2010 (BGBl. I S. 944)
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GVBl.	Gesetz- und Verordnungsblatt

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben „Ertüchtigung des Knotens Bremen für die Durchführung der Seehafenhinterlandverkehre – Errichtung der Oldenburger Kurve im Bereich des Hauptbahnhofs Bremen“, Bau-km 0,033 - 0,954, Az.: 58133 Pap 51/10 vom 06.08.2012

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
SO	Schienenoberkante
SÜ	Straßenüberführung
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24.02.2010 (BGBl. I S. 94), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.10.2011 (BGBl. I S. 1986)
VV	Verwaltungsvorschrift
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.03.1991 (BGBl. I S. 686), zuletzt geändert durch Gesetz vom 22.12.2010 (BGBl. I S. 2248)
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 23.01.2003 (BGBl. I S. 102), geändert durch Gesetz vom 14.08.2009 (BGBl. I S. 2827)
WHG	Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585), zuletzt geändert durch Gesetz vom 06.10.2011 (BGBl. I S. 1986)
zit.	zitiert

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Ertüchtigung des Knotens Bremen für die Durchführung der Seehafenhinterlandverkehre – Errichtung der Oldenburger Kurve im Bereich des Hauptbahnhofs Bremen“, Bau-km 0,033 - 0,954, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzauflagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist die Ertüchtigung des Eisenbahnknoten Bremen durch Errichtung eines Gleisbogens von etwa 900 m Länge im Hauptbahnhof Bremen.

Wegen der Einzelheiten des Vorhabens wird auf die genehmigten Planunterlagen verwiesen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Inhaltsverzeichnis	
2	Erläuterungsbericht vom 01.04.2010 (22 Seiten zzgl. Deckblatt und Anhang)	
3	Übersichtskart vom 22.04.2010, M 1:25000	
4	Bauwerksverzeichnis vom 01.04.2010, 4 Blatt	

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
5	Lageplan vom 22.04.2010, M 1:1000	
6	Querprofil Oldenburger Kurve vom 23.09.2010, M 1:100	
7	Lageplan Varianten vom 22.09.2010, M 1:100	Nur zur Information
8	Grunderwerbsverzeichnis vom 01.04.2010, 1 Blatt	
9	Grunderwerbsplan vom 22.09.2010, M 1:100	
10	Landschaftspflegerischer Begleitplan – Erläuterungsbericht – vom 29.03.2010, 10 Blatt	
11	Schalltechnische Untersuchung	Nur zur Information
11.1	Bericht	
11.2	Schalltechnische Untersuchung Blatt 1 Übersichtsplan M 1:5000 Blatt 2: Lageplan der Immissionsorte M 1:1000 Blatt 3: Lageplan der Immissionsorte M 1: 1000 Blatt 4: Lageplan der Immissionsorte M 1: 1000	
11.3a	Immissionsberechnung südwestlich der Bahn	
11.3b	Immissionsberechnung nordwestlich/ nordöstlich der Bahn	
11.4	Blatt 1 Skizze mit Zugzahlen Blatt 2 Zusammenstellung Emissionspegel	
11.5	Kosten-Nutzen Betrachtung	

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 bleibt frei

A.3.2 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG in Verbindung mit § 75 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG)).

A.4 Nebenbestimmungen und Hinweise

A.4.1 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.

A.4.2 VV BAU und VV BAU-STE

Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind hiernach die erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.4.3 Boden und Grundwasserschutz

Sollten sich während der Baudurchführung Hinweise auf das Risiko von Boden- oder Grundwasserverunreinigungen ergeben, ist dies unverzüglich den örtlich zuständigen Behörden zu melden. Weiterhin ist während der Baumaßnahme anfallendes kontaminiertes Material unter rechtzeitiger Beteiligung der zuständigen Behörden ordnungsgemäß zu entsorgen.

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.6 Bleibt frei

A.7 Kosten

Die Kosten des Verfahrens trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Vorhaben

Gegenstand des Vorhabens ist die Optimierung der Betriebsabläufe im Eisenbahnknoten Bremen durch Errichtung eines Gleisbogens von etwa 900 m Länge zur Verbindung der bestehenden Eisenbahnstrecken 1401 Bremen-Seebaldsbrück – Bremen Rbf und 1412 Bremen Hauptbahnhof, Weiche 601 – Bremen Hauptbahnhof Weiche 514 im Hauptbahnhof Bremen. Wegen der Einzelheiten wird verwiesen auf den Erläuterungsbericht der genehmigten Planunterlagen (Anlage 2).

B.1.2 Verfahren

Die DB Netz AG, vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, hat mit Schreiben vom 27.04.2010, Az. I.BV-N-P (1) Co, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Knoten Bremen: Oldenburger Kurve“ beantragt. Der Antrag ist am 29.04.2010 beim Eisenbahn-Bundesamt, Ast. Hannover, eingegangen.

Mit Schreiben der Planfeststellungsbehörde vom 16.09.2010 wurde der Senator für Umwelt, Bau und Verkehr der Freien Hansestadt Bremen als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

Die Anhörungsbehörde hat darum gebeten, zunächst die Frage einer Vorprüfung, ob eine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehe, zu klären, bevor das Anhörungsverfahren durchgeführt werde.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 20.04.2011, Az. 58133 Pap 51/10, hat die Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden

Die Anhörungsbehörde hat Behörden, sonstigen Trägern öffentlicher Belange und Verbänden Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Darauf sind die nachfolgend aufgeführten Stellungnahmen abgegeben worden.

Hinweise und Forderungen enthalten davon folgende Stellungnahmen; die Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde dazu sind jeweils unten unter Pkt. B.4.2. wiedergegeben:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa – Sondervermögen Infrastruktur -, Ansgaritorstraße 2, 28195 Bremen, eMail vom 23.05.2011, ohne Az.
2.	Ortsamt Schwachhausen/Vahr, Wilh.-Leuschner-Str. 27A, Block D, 28329 Bremen, Schreiben vom 10.08.2011, Az.: 8-81-810/00//0-1
3.	Polizei Bremen, Zentrale technische Dienste, Niedersachsendamm 78-80, 28201 Bremen, Schreiben vom 27.05.2011, Az.: BV-BV-12107
4.	Wirtschaftsförderung Bremen GmbH, Langenstraße 2-4, 28195 Bremen, Schreiben vom 20.06.2011, Az.: WE 7042
5.	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr – FBU -, Schreiben vom 07.07.2011, ohne Az. und vom 21.11.2011, ohne Az.
6.	Amt für Straßen und Verkehr, Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen, Schreiben vom 08.07.2012, Az.: 20-2
7.	Gesundheitsamt Bremen, Postfach 105009, 28050 Bremen, Schreiben vom 15.07.2011, Az.: 5100-314-02/1.
8.	Ortsamt Mitte / Östliche Vorstadt, Am Dobben 91, 28203 Bremen, Schreiben vom 07.07.2011 und 04.10.2011, beide ohne Az.
9.	Ortsamt West, Waller Heerstraße 99, 28210 Bremen, Schreiben vom 21.09.2011 und vom 30.09.2011, beide ohne Az.
10.	Ortsamt Hemelingen, Godehardstraße 19, 28309 Bremen, Schreiben vom 19.12.2011, ohne Az.
11.	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr – Fachbereich Bau -, Schreiben

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	vom 13.01.2012, ohne Az.
12.	Bundesagentur für Arbeit Bremen, Doventorsteinweg 48-52, 28195 Bremen, Schreiben vom 26.01.2012, Az.: 82-1602 AA Bremen

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen; auf diese Stellungnahmen wird daher im Folgenden nicht weiter eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	PLEdoc GmbH, Schnieringshof 10 – 14, 45329 Essen, Schreiben vom 24.05.2011, Az.: 7273
2.	Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen, Willy-Brandt-Platz 7, 28215 Bremen, Schreiben vom 26.05.2011, ohne Az.
3.	Freie Hansestadt Bremen, Ortsamt Neustadt/Woltmershausen, Neustadtcontrescarpe 44, 28199 Bremen, eMail vom 06.06.2011, ohne Az.
4.	Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH und Co.KG, Bavinckstrasse 23, 26789 Leer, eMail vom 06.06.2011, Az.: VP Nord Bernd Wirsching, Stellungnahme Nr.: S6088
5.	Wehrbereichsverwaltung Nord, Hans-Böckler-Allee 16, 30173 Hannover, Schreiben vom 23.06.2011, Az.: I UW 1 – Az 45-20-00 (41/11)
6.	Landesarchäologie Bremen, An der Weide 50c, 28195 Bremen, Schreiben vom 27.05.2011, ohne Az.
7.	Hauptzollamt Bremen, Postfach 105020, 28050 Bremen, Schreiben vom 30.05.2011, Az.: VV 2500 B – A 3001
8.	Feuerwehr Bremen, Am Wandrahm 24, 28195 Bremen, eMail vom 08.06.2011, ohne Az.
9.	Umweltbetriebe Bremen, Willy-Brandt-Platz 7, 28215 Bremen, Schreiben vom 08.06.2011, ohne Az.
10.	E.ON Netz GmbH, Eisenbahnlängsweg 2a, 31275 Lehrte, Schreiben ohne Datum und ohne Az., eingegangen bei der Anhörungsbehörde am 20.06.2011
11.	DB Services Immobilien GmbH, Bahnhofplatz 14, 28195 Bremen, Schreiben vom 15.06.2012, Az.: TÖB-BRE 11 3340

Lfd. Nr.	Bezeichnung
12.	Bremer Straßenbahn AG, Postfach 106627, 28066 Bremen, Schreiben vom 22.06.2011, ohne Az. und vom 11.08.2011, ohne A.z.
13.	EWE NETZ GmbH, Postfach 606, 27456 Cuxhaven, Schreiben vom 23.06.2011, ohne Az.
14.	Verkehrsverbund Bremen /Niedersachsen, Willy-Brand-Platz 7, 28215 Bremen, Schreiben vom 28.06.2011, Az.: Be
15.	Der Senator für Wirtschaft und Häfen, Postfach 101529, 28015 Bremen, Schreiben vom 01.07.2011, Az.: 101-3
16.	Senator für Umwelt, Bau und Verkehr – Abt. 5 -, Schreiben vom 28.06.2011, ohne Az.
17.	Handelskammer Bremen, Postfach 105107, 28051 Bremen, Schreiben vom 09.08.2011, ohne Az.

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Stadtgemeinde Bremen vom 08.06.2011 bis 07.07.2011 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegt.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in den örtlichen Tageszeitungen am 04.06.2011 bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 21.07.2011.

Mehrere Einwendungsschreiben von privat Betroffenen sind bei der Anhörungsbehörde eingegangen.

B.1.3.3 Erörterung

Die Anhörungsbehörde hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten nach vorheriger Bekanntmachung am 07.01.2012 in den Tageszeitungen am 17.01.2012 erörtert.

B.1.3.4 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Schreiben vom 14.02.2012 hat die Anhörungsbehörde die abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG der Planfeststellungsbehörde übermittelt. Darin wurde das Vorhaben grundsätzlich befürwortet, jedoch empfohlen, die Möglichkeit weiterer Lärmschutzmaßnahmen zu prüfen. Die von den Trägern öffentlicher Belange und den Privatbetroffenen vorgetragene Punkte werden in der abschließenden Stellungnahme zusammengefasst und gestützt, soweit darin weitergehender Lärmschutz gefordert wird.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 AEG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen danach 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.

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 Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

Nach §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sog. Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c Satz 1 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Verbesserung der Eisenbahnbetriebsabläufe im Eisenbahnknoten Bremen. Die Planung dient somit der Sicherheit und Leichtigkeit des Eisenbahnverkehrs und ist damit im Sinne des Fachplanungsrechts vernünftigerweise geboten.

B.4.2. Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

B.4.2.1 Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa - Sondervermögen Infrastruktur -, Ansgaritorstraße 2, 28195 Bremen, eMail vom 23.05.2011, ohne Az

Es wird auf eine Unklarheit im Zusammenhang mit einer Flurstücksbezeichnung hingewiesen. Der Hinweis wird beachtet.

B.4.2.1 Ortsamt Schwachhausen/Vahr, Wilh.-Leuschner-Str. 27A, Block D, 28329 Bremen, Schreiben vom 10.08.2011, Az.: 8-81-810/00//0-1

Der planbetroffene Bereich liegt außerhalb des Ortsteils Schwachhausen/Vahr und damit nicht im örtlichen Zuständigkeitsbereich des Ortesamtes Schwachhausen/Vahr.

Öffentliche Belange, die - ausgelöst durch das verfahrensgegenständliche Vorhaben - speziell den Ortsteil Schwachhausen betreffen, werden nicht geltend gemacht, womit sich eine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erübrigt.

Auf die **Stellungnahme des Vorhabenträgers** zu der Stellungnahme des Ortsamtes wird im Übrigen zur Erläuterung Bezug genommen:

„Die Maßnahme Oldenburger Kurve liegt nicht in Ihrem Zuständigkeitsbereich, sondern in Gebiet des Ortsamtes Östliche Vorstadt / Mitte. Gleichwohl führen wir aus, dass es Ziel des Verfahrens ist, für eine neue Verbindungskurve (Oldenburger Kurve) das Baurecht zu erlangen.

Zur Sicherstellung der Abfuhr der prognostizierten schienengebundenen Mehrverkehre aus den norddeutschen Seehäfen wurde zwischen dem Bund und der DB Netz AG die Durchführung eines Maßnahmenpaketes zur Verbesserung der Infrastruktur und Beseitigung von Kapazitätsengpässen vereinbart

Im Rahmen dieses Sofortprogramms Seehafen-Hinterlandverkehrs sind u.a. im Knoten Bremen diverse Maßnahmen geplant. Die vorliegende Maßnahme, »Ertüchtigung des Knotens Bremen, Oldenburger Kurve« befindet sich in unmittelbarer Nähe des Bremer Hauptbahnhofes (Hbf).

Unter Hinweis auf die vorliegenden Prognosen für die Zunahme des schienengebundenen Hinterlandverkehrs aus den nordwestdeutschen Seehäfen wurde die Durchfahrt durch den Knoten als Engpass identifiziert. Aufgrund der Vielzahl von einmündenden Strecken kommt es bei Überleitung von Zügen zu Fahrstraßenaus-schlüssen, die eine Einschränkung der Leistungsfähigkeit darstellen.

Für Züge in der Relation Hannover - Bremen - Oldenburg, d. h. in der Überleitung von der Strecke 1401(Bremen-Sebaldsbrück-- Bremen Rangierbahnhof) auf die Strecke 1500 (Oldenburg — Bremen), bestehen unmittelbar nördlich und südlich der Bahnsteiganlagen des Bf Bremen Hbf kurze eingleisige Abschnitte. Gleichzeitige Fahrten in beiden Richtungen der o.g. Relation sind deshalb nicht möglich. Mit der geplanten Spurplanänderung wird durch den Einbau zusätzlicher Weichenverbindungen und geänderter Anbindung von bestehenden Gleisen die Möglichkeit geschaffen, gleichzeitige Fahrten in Richtung und Gegenrichtung der o.g. Relation durchzuführen und damit die Durchlässigkeit des Knotens Bremens in dieser Relation zu erhöhen. Damit wird eine zügige Betriebsabwicklung ermöglicht und Lärmerzeu-

gende Bremsauf- und Anfahrvorgänge vermieden. Der Erhöhung der Kapazität dient die geplante Maßnahme nicht.

Zu 1 Selbstverständlich erfolgt die Planung des Vorhabens auf Grund der gesetzlichen Vorgaben. Dies gilt insbesondere auch für die Lärmvorsorge (Lärmschutzmaßnahmen).

Zu 2. Die Neuordnung des Eisenbahnwesens hat zur Folge, dass aus der Deutschen Bahn AG die DB Netz AG im Jahre 1999 ausgegliedert wurde. Der DB Netz AG obliegt es ausschließlich als Schienenbaulastträger des Bundes die Eisenbahninfrastruktur vorzuhalten und auszubauen. Dies bedeutet auch, dass die DB Netz AG die Schieneninfrastruktur allen Eisenbahnverkehrsunternehmen öffnen muss. Zwischenzeitlich gibt es über 300 Eisenbahnverkehrsunternehmen, die auf den Gleisen der DB Netz AG unterwegs sind. Daraus folgt, dass die DB Netz AG keinen Einfluss auf die Ausstattung der Güterwagen hat. Allein dem Gesetzgeber ist es vorbehalten einschränkende Vorschriften zu erlassen.

Selbstverständlich wäre die Umrüstung von Güterwagen außerordentlich zu begrüßen, die DB Netz AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen hat allerdings keinen Einfluss darauf.

Zu 3. Mit dem besonders überwachten Gleis wird durch regelmäßige Messungen und Nachschleifen der Gleise eine Minderung des Lärms um 3 dB(A) erreicht. Allerdings tritt die lärmindernde Wirkung nur über längere Gleisbereiche ein. Der hier in Rede stehende Gleisabschnitt ist zu kurz. Außerdem bringt das BÜG nur bei Zuggeschwindigkeiten von mehr als 80 km/h eine lärmindernde Wirkung. Das nun zu errichtende neue durchgehende Gleis wird nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h befahren werden.

Zu 4. In einem Planfeststellungsverfahren können Geschwindigkeitsbegrenzungen auf Grund fehlender gesetzlicher Bestimmungen nicht festgesetzt werden.

Zu 4a. Für die Festlegung der Lärmvorsorgemaßnahmen ist eine Schalltechnische Untersuchung gemäß 24. BImSchV durchgeführt worden. Diese Untersuchung wird Grundlage des Planfeststellungsbeschlusses.

Zu 4b. Beim Thema Erschütterungen sind folgende Fallkonstellationen zu unterscheiden:

Erschütterungsauswirkungen, die sich aus der Durchführung der Baumaßnahme ergeben, werden in der Weise berücksichtigt, als vor Beginn der Bauarbeiten und nach Beendigung der Bauarbeiten jeweils Beweissicherungen an den Häusern im Einflussbereich der Baumaßnahme durchgeführt werden.

Sollten demnach auf Grund der Baumaßnahmen Schäden entstanden sein, werden diese vom Vorhabenträger in vollem Umfang ausgeglichen.

Zu unterscheiden von den Auswirkungen der Bauarbeiten sind die Erschütterungen, die durch den laufenden Betrieb hervorgerufen werden. Dazu ist darauf hinzuweisen dass im Gegensatz zum Schall bei Erschütterungen nur diejenigen Erschütterungsmehrungen berücksichtigt werden, die von dem neuen Gleis ausgehen Um dazu Feststellungen zu treffen, werden vor Inbetriebnahme und nach Inbetriebnahme Erschütterungsmessungen durchgeführt. Wichtig ist, dass die bestehenden Erschütterungsauswirkungen aus dem laufenden Bahnbetrieb von dem vorliegenden Verfahren in keiner Weise beeinflusst werden.

Mit anderen Worten:

An den bestehenden Erschütterungssituationen wird sich durch die Baumaßnahme nichts ändern. Nur wenn sich durch das neue Gleis erhebliche Erschüttungsmehrungen ergeben, kommen entweder erschütterungsmindernde Maßnahmen oder eine Entschädigung in Betracht.

Zu 4c. Siehe hier zu 1.

Zu 5. Der sogenannte Schienenbonus ist in § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG verankert. Dort heißt es, dass in den Rechtsverordnungen zum Bundesimmissionsschutzgesetz den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen ist. In einer neuen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Frage der Bemessung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der Ausbaustrecke Lüneburg-Stelle (Dreigleisigkeit) ist der so genannte Schienenbonus ausdrücklich höchstrichterlich bestätigt worden. In seinem Urteil vom 21.12.2010 (Az 7 A 14.09) wird unter Ziffer 54 ausgeführt, dass der Senat jedenfalls derzeit keinen Anlass zur richterrechtlichen Korrektur des Schienenbonus zu erkennen vermag.

Zu 6.-7. Die Ausführungen werden mit Interesse zur Kenntnis genommen.“

**B.4.2.1 Polizei Bremen, Zentrale technische Dienste, Niedersachsendamm 78-80,
28201 Bremen, Schreiben vom 27.05.2011, Az.: BV-BV-12107**

Der Vorhabenträger sichert zu, die als erforderlich erachteten Sondierungsarbeiten zur Beseitigung etwaiger Kampfmittel rechtzeitig vor Baubeginn mit den zuständigen Stellen der Polizei Bremen abzustimmen.

**B.4.2.2. Wirtschaftsförderung Bremen GmbH, Langenstraße 2-4, 28195 Bremen,
Schreiben vom 20.06.2011, Az.: WE 7042**

Wegen des geforderten vollständigen Rückbaus der für das Planvorhaben nur teilweise in Anspruch zu nehmenden Laderampe ist darauf hinzuweisen, dass es hierfür keine Rechtsgrundlage gibt. Die Forderung ist daher zurückzuweisen.

Gleiches gilt für die Entsiegelung der Ladestraße.

Die Zufahrt zur Hemmstraße wird ausschließlich auf DB-eigenem Gelände hergestellt werden. Wegen der Nutzung öffentlichen Straßenraums wird der Vorhabenträger rechtzeitig vor Baubeginn mit den zuständigen Behörden Kontakt aufnehmen.

Die ebenfalls angesprochenen Kaufvertragsverhandlungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

**B.4.2.3 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr – FBU -, Schreiben vom 07.07.2011, ohne
Az. und vom 21.11.2011, ohne Az.**

Die Hinweise und Forderungen des Fachbereiches Umwelt zielen letztlich auf die ordnungsgemäße Bewältigung der durch das Planvorhaben aufgeworfenen Lärmproblematik ab. Es wird verwiesen auf die Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu den Immissionsschutzfragen im Zusammenhang mit den insoweit entscheidenden Privateinwendungen unten unter Pkt. B.4.3., denn Träger öffentlicher Belange können nicht als Sachwalter privater Interessen auftreten. Über die privaten Immissionsschutzinteressen der Anlieger des neu zu errichtenden Gleisbogens hinausgehende kommunale oder öffentliche Belange werden in der Stellungnahme nicht angesprochen.

Die Hinweise und Forderungen des Referates Bodenschutz werden beachtet (siehe hierzu die Auflagen unter Pkt. A.4.3). Soweit die Einhaltung der einschlägigen Normen zum Bodenschutz (Bundes-Bodenschutz- und Altlastenverordnung) gefordert

wird, bedarf es hierzu keines gesonderten Hinweises in der Planfeststellung; bereits aus dem Regelungsinhalt der angesprochenen Normen ergibt sich die Pflicht des Vorhabenträgers, diese einzuhalten.

B.4.2.4 Amt für Straßen und Verkehr, Herdentorsteinweg 49/50, 28195 Bremen, Schreiben vom 08.07.2012, Az.: 20-2

Der Vorhabenträger sichert zu, die Hinweise zu beachten. Ingenieurbauwerke werden mit dem Planvorhaben weder verändert noch erneuert.

B.4.2.5 Gesundheitsamt Bremen, Postfach 105009, 28050 Bremen, Schreiben vom 15.07.2011, Az.: 5100-314-02/1, Anträge im Erörterungstermin

Die Stellungnahme geht inhaltlich nicht über Hinweise und Forderungen betreffend einer ordnungsgemäßen Behandlung der durch das Planvorhaben aufgeworfenen Immissionsschutzfragen gemäß Bundesimmissionsschutzgesetz und Sechzehnte Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) hinaus. Wegen der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde zu der Immissionschutzproblematik wird verwiesen auf die Entscheidung zu den insoweit maßgeblichen Privateinwendungen unten unter Pkt.B.4.3, denn Träger öffentlicher Belange sind nicht als Sachwalter privater Interessen anzusehen. Über die privaten Immissionsschutzinteressen der Anlieger des neu zu errichtenden Gleisbogens hinausgehende öffentliche Belange werden in der Stellungnahme nicht angesprochen.

Die im Erörterungstermin formulierten Anträge des Gesundheitsamtes werden als Anregungen gewertet, da eine Rechtsgrundlage für eine Antragsbefugnis im verfahrensrechtlichen Sinne, auf die sich das Gesundheitsamt stützen könnte, nicht ersichtlich ist. Davon abgesehen, bleibt offen, inwieweit das Ermitteln der angesprochenen Umspannvorgänge (Antrag 1) von planrechtlicher Relevanz sein soll, weil es sich hierbei um betriebliche Abläufe handelt, die von dem hier in Rede stehenden Planvorhaben unabhängig sind.

Für die angesprochene Summenpegelbildung auch außerhalb des planbetroffenen Bereichs (Antrag 2) gibt es keine rechtliche Grundlage. Der Vorhabenträger hat in dem Erläuterungsbericht der genehmigten Planunterlagen unter Pkt. 5.8.2 „Schall und Erschütterungen“ (S. 15) auch ausgeführt, dass die geplante Baumaßnahme

nicht dazu dient, neue oder zusätzliche Verkehre zu erzeugen, sondern lediglich der Verbesserung der Verkehrsabwicklung im Knoten Bremen, was auch schlüssig ist, weil außerhalb des Knotens Bremen keine Baumaßnahme durchgeführt wird. Somit verbleiben diese Strecken außerhalb des Knotens Bremen nach wie vor in dem ihnen jeweils vorgegebenen planungsrechtlichen Rahmen, so dass für Lärmvorsorgemaßnahmen außerhalb des Planbereichs, falls dies das Ziel des Antrags des Gesundheitsamtes sein sollte, kein Raum bliebe. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde weist der Vorhabenträger (S. 16 des Erläuterungsberichtes) zu Recht darauf hin, dass anderenfalls keine Eingrenzung mehr möglich wäre, wo über den gesetzlichen Anspruch hinaus noch überall Lärmschutz erforderlich würde. Der möglicherweise in die gleiche Richtung des Gesundheitsamtes zielende Vorschlag der Anhörungsbehörde, das Vorhaben auf eine tatsächliche Kapazitätserhöhung zu prüfen, die sich in den Planunterlagen ihrer Meinung nach so nicht wiederfindet, führt nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht weiter, weil ein planungsrechtlich oder immissionsschutzrechtlich definierter Begriff der Kapazitätserhöhung so nicht ersichtlich ist; da die vorliegend zu lösenden Lärmschutzfragen gemäß den einschlägigen gesetzlichen Regelungen Bundesimmissionsschutzgesetz und 16. BImSchV bereits ordnungsgemäß behandelt sind, ist kein Grund für weitere Prüfungen in dieser Hinsicht erkennbar.

B.4.2.5 Ortsamt Mitte / Östliche Vorstadt, Am Dobben 91, 28203 Bremen, Schreiben vom 07.07.2011 und 04.10.2011, beide ohne Az.

Das Ortsamt Mitte bzw. der Beirat Mitte erhebt weitreichende Forderungen zum Thema Schallschutz, die aber nur in Teilen dem Planvorhaben selbst rechtlich zugeordnet werden können. Soweit dies der Fall ist (z.B.: Lärmschutzmaßnahmen im planbetreffenen Bereich, Summenpegelbildung, Einordnung der Maßnahme als Neubau usw.), hat die Planfeststellungsbehörde unabhängig von den Forderungen des Orsamtes Mitte die Pflicht, eine Konfliktlösung gemäß den einschlägigen Gesetzen und Verordnungen herbeizuführen, so dass insoweit auf die Entscheidung zur Immissionschutzproblematik im Zusammenhang mit den Privateinwendungen unten unter Pkt. B.4.3 verwiesen wird.

Wegen der auch von anderen Seiten, u.a. der Anhörungsbehörde in ihrer abschließenden Stellungnahme gegenüber der Planfeststellungsbehörde, geforderten Lärm-

Schutzmaßnahmen für das Empfangsgebäude und die Bahnsteiganlagen im Hauptbahnhof Bremen ist darauf hinzuweisen, dass dieses Gebäude mit den Bahnsteigen zunächst deutlich außerhalb des Plangebietes liegt und schon deshalb nicht für Schutzmaßnahmen anlässlich der verfahrensgegenständlichen Maßnahme in Frage kommt. Darüber hinaus handelt es sich dabei zwar um Anlagen, die naturgemäß der vorübergehenden Nutzung (durch Reisende), jedoch nicht der dauernden Nutzung (durch Menschen) dienen sollen; dies jedoch wäre aber (weitere) Voraussetzung, um als Objekt für gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzmaßnahmen in Frage zu kommen.

Soweit der Beirat in seiner Stellungnahme darüber hinaus umfassende Forderungen nach einem Lärminderungsprogramm, Lärmschutzmaßnahmen an allen Brücken, insbesondere der Stephanibrücke über die Weser, und allen Eisenbahnstrecken im Stadtgebiet Bremen stellt und den Bremer Senat und die Bundesregierung zu Maßnahmen auffordert, kann das von der Planfeststellungsbehörde nur zur Kenntnis genommen werden. Handlungsmöglichkeiten bestehen im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsverfahrens für die Planfeststellungsbehörde insofern nicht.

B.4.2.6 Ortsamt West, Waller Heerstraße 99, 28210 Bremen, Schreiben vom 21.09.2011 und vom 30.09.2011, beide ohne Az.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

B.4.2.7 Ortsamt Hemelingen, Godehardstraße 19, 28309 Bremen, Schreiben vom 19.12.2011, ohne Az.

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

B.4.2.8 Senator für Umwelt, Bau und Verkehr - Fachbereich Bau -, Schreiben vom 13.01.2012, ohne Az.

Soweit mit der Stellungnahme auf erforderlichen Lärmschutz für die Anwohner im unmittelbaren Bereich der Planung hingewiesen wird, wird auf die Entscheidung zur Lärmproblematik unten unter Pkt. B.4.3 verwiesen.

Soweit mit der Stellungnahme umfassende Konflikte in weiten Teilen des Bremer Stadtgebiet für städtische Planungen behauptet werden, die aus den vom Planvor-

haben verursachten Eisenbahnverkehrslärm resultieren sollen, verkennt die Planfeststellungsbehörde keinesfalls, dass ein Planvorhaben der vorliegenden Art Konflikte mit kommunalen Planungen auslösen kann. Für eine sachgerechte Abwägung zwischen den widerstreitenden Interessen ist in einem solchen Fall für die Planfeststellungsbehörde erforderlich, Kenntnis darüber zu erlangen, welche konkrete kommunale Planung in welcher Weise im Einzelnen mit dem jeweiligen Planvorhaben konkurriert.

Die Stellungnahme enthält jedoch lediglich allgemein gehaltene Aussagen zu möglichen Konflikten, die konkrete Aussagen zu den Inhalten der betroffenen Planungen und den Grund für das Risiko des Scheiterns dieser Planung, Angaben zu der Frage, in welcher zeitlichen Reihenfolge die Planungen sich hinreichend konkretisiert haben um für konkurrierende Planungen planungsrechtlich relevant zu werden und zur zumindest grob umrissenen Art und Reichweite erforderlicher Schutzmaßnahmen, vermissen lassen, so dass insgesamt jedenfalls abwägungserhebliche Probleme nicht in der Weise dargelegt sind, dass die die Anordnung von Schutzauflagen im hier anhängigen Verfahren gerechtfertigt wäre.

Die Forderungen werden daher zurückgewiesen.

B.4.2.9 Bundesagentur für Arbeit Bremen, Doventorsteinweg 48-52, 28195 Bremen, Schreiben vom 26.01.2012, Az.: 82-1602 AA Bremen

Mit der Forderung nach Lärmschutzmaßnahmen für das Dienstgebäude der Agentur für Arbeit handelt es sich nicht um eine Darstellung öffentlicher Belange, sondern um die Geltendmachung einer tatsächlichen oder vermeintlichen Rechtsposition, resultierend aus dem Eigentum an dem genannten Gebäude. Es handelt sich aus rechtlicher Sicht um eine Privateinwendung, die jedoch mit Eingang bei der Anhörungsbehörde am 07.02.2012 verfristet erhoben wurde; die Einwendungsfrist endete am 21.07.2011. Die Einwendung kann daher nicht berücksichtigt werden.

Davon unabhängig werden in dem Bereich des genannten Gebäudes gemäß der schalltechnischen Untersuchung des Vorhabenträgers aber auch keine relevanten Immissionspegel durch das Planvorhaben bewirkt.

Die seitens der Anhörungsbehörde vorgenommene *thematische* Einordnung der Stellungnahme zu den Trägern öffentlicher Belange wurde hier trotz der eben erläuterten *rechtlichen* Einordnung als Privateinwendung aus Gründen der Darstellung beibehalten.

B.4.3 Private Einwendungen

Im Rahmen des Datenschutzes und der damit verbundenen Anonymisierung der Einwenderinnen und Einwender, wird unabhängig davon, ob es sich um eine weibliche oder männliche natürliche Person handelt, für ihre Bezeichnung in der Entscheidung der Planfeststellungsbehörde die Formulierung „der Einwender“ benutzt.

Bei den nachfolgend verwendeten Ziffern zur Nummerierung der Einwender handelt es sich um diejenigen Schlüsselnummern, die den Einwendern mit der individuellen Zustellung des Planfeststellungsbeschlusses mitgeteilt wurde.

B.4.3.1 Einwender 1, Schreiben vom 11.07.2011 und 17.07.2011

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

„Ziel des Verfahrens ist es für eine neue Verbindungskurve (Oldenburger Kurve) das Baurecht zu erlangen. Diese dient der besseren Betriebsabwicklung des Güterverkehrs. Mit der neuen Verbindungskurve ist künftig eine direkte Fahrtmöglichkeit gegeben, so dass eine zügigere Betriebsabwicklung ermöglicht und lärm erzeugende Bremsauf- und Anfahrvorgänge vermieden werden. Durch die geplante Maßnahme wird die Kapazität der Strecke nicht erhöht.

Zu Punkt 1)

Auf der Strecke 2200 (Osnabrück-Hamburg) verkehren in Bereich des Bahnhofes planmäßig nur Personenzüge. Güterzüge befahren im Bereich des Hauptbahnhofs die Güterzugstrecke 1401 (Bremen-Sebaldsbrück - Bremen Rangierbahnhof) und Strecke 1740 (Bremerhaven-Bremen- Wunstorf).

Güterzüge der Relation Osnabrück - Hamburg werden im Regelfall weiträumig am Zentrum Bremen vorbei über die Güterumfahrungsstrecke 1404 (Sagehorn-Gabelung (Weserbrücke)) geführt. Züge dieser Relation berühren Bremen Hbf nur bei Sperrungen der Strecke 1404 infolge ihrer Umleitung.

Die im Einspruch genannten Güterzüge über die Strecke 2200 entspringen umfangreicher und großräumiger Umleitungen aufgrund mehrerer Baukorridore im Jahr 2011 in der Region Nord und stellen definitiv keinen Regelfall dar. Mit Beendigung

der Baumaßnahmen entfallen auch die genannten Güterverkehrsumleitungen über den Bereich Bremen Hbf.

Zu Punkt2)

Der sogenannte Schienenbonus ist in § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG verankert. Dort heißt es, dass in den Rechtsverordnungen zum Bundesimmissionsschutzgesetz den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen ist. In einer neuen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Frage der Bemessung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der Ausbaustrecke Lüneburg-Stelle (Dreigleisigkeit) ist der so genannte Schienenbonus ausdrücklich höchstrichterlich bestätigt worden. In seinem Urteil vom 21.12.2010 (Az 7 A 14.09) wird unter Ziffer 54 ausgeführt, dass der Senat jedenfalls derzeit keinen Anlass zur richterrechtlichen Korrektur des Schienenbonus zu erkennen vermag“.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Es wird verwiesen auf die Stellungnahme des Vorhabenträgers; dort wird die Sach- und Rechtslage erläutert.

B.4.3.2 Sammeleinwendung der Einwender Nr. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, Schreiben vom 07.07.2011

Stellungnahme des Vorhabenträgers:

Ziel des Verfahrens ist es für eine neue Verbindungskurve (Oldenburger Kurve) das Baurecht. zu erlangen. Diese dient der besseren Betriebsabwicklung des Güterverkehrs. Mit der neuen Verbindungskurve ist künftig eine direkte Fahrtmöglichkeit gegeben, so dass eine zügigere Betriebsabwicklung ermöglicht und lärmerezeugende Brems- und Anfahrvorgänge vermieden werden. Durch die geplante Maßnahme wird die Kapazität der Strecke nicht erhöht.

Zu Punkt 1) .

Hierzu zitieren wir aus der Stellungnahme des schalltechnischen Gutachters „Bonk-Maire-Hoppmann GbR:

„Der für die schalltechnischen Prüfungen i.S. der 16. BImSchV maßgebliche Untersuchungsbereich richtet sich ausschließlich nach den Grenzen des geplanten „Neutrassierungsbereichs“ sowie nach dem Abstand zur Bahnanlage, für den mit einer

Überschreitung der festgelegten IMMISSIONSGRENZWERTE gem. 16. BImSchV zu rechnen ist.

Für schutzbedürftige Bau- bzw. Freiflächen, die sich außerhalb des maßgeblichen Untersuchungsbereichs befinden (dies betrifft u.a. die Wohnbebauung im Bereich der Nicolaistraße und der Struckmannstraße), war daher für die Anspruchsprüfung das sogen. „Baugrubenmodell“ anzuwenden, bei dem für die Ermittlung des Beurteilungspegels außerhalb der Baustrecke ausschließlich die Emissionen aus dem Bauabschnitt berücksichtigt werden.

Nach den Ergebnissen der durchgeführten Kosten-Nutzen-Betrachtung für die vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen führt eine Verlängerung der Lärmschutzwände über das Brückenbauwerk Breitenweg hinaus im Vergleich zur Planfeststellungsvariante (die jeweils vor dem Brückenbauwerk endet) zu einem ungünstigeren Kosten-Nutzen-Verhältnis (vgl. hierzu nach folgende Tabelle). Eine derartige Wandverlängerung würde aus statischen Gründen eine kostenintensive Ertüchtigung des Brückenbauwerks Breitenweg erfordern und daher zu einem überproportionalen Anstieg der Kosten je lfdm. Lärmschutzwand führen.

Erweiterte Kosten-Nutzen-Betrachtung für die geplante Lärmschutzwand südlich der Oldenburger Kurve												
Variante	aktiver Lärmschutz Außenwand südlich der Strecke 1401	Kosten für aktiven Lärmschutz *) [€]	gelöste Schutzfälle		Kosten pro gelöstem Schutzfall [€]	Schutzfälle mit verbleibender Grenzwert-Überschreitung		Schutzfälle mit verbleibender Überschreit. des Bezugswerts >70 dB(A) >60 dBA		maximaler Beurteilungspegel L _{max}		maximale Pegelminderung D _{L,max}
			Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
0	Ohne LSW	0 €	0	0	0 €	0	164	0	0	58,4	58,2	
1	"Vollschutz" LSW 2m	788.800 €	0	164	4.810 €	0	0	0	0	48,6	48,5	10,2
2	LSW 2m	476.200 €	0	141	3.370 €	0	23	0	0	51,4	53,3	9,5

Erweiterte Kosten-Nutzen-Betrachtung für die geplante Lärmschutzwand nördlich der Oldenburger Kurve												
Variante	aktiver Lärmschutz Außenwand südlich der Strecke 1401	Kosten für aktiven Lärmschutz *) [€]	gelöste Schutzfälle		Kosten pro gelöstem Schutzfall [€]	Schutzfälle mit verbleibender Grenzwert-Überschreitung		Schutzfälle mit verbleibender Überschreit. des Bezugswerts >70 dB(A) >60 dBA		maximaler Beurteilungspegel L _{max}		maximale Pegelminderung D _{L,max}
			Tag	Nacht		Tag	Nacht	Tag	Nacht	Tag	Nacht	
0	Ohne LSW	0 €	0	0	0 €	0	94	0	0	55,5	57,3	
1	"Vollschutz" LSW 2m	1.148.800 €	0	94	12.221 €	0	0	0	0	49,7	51,0	9,0
1A	LSW 2m BBW Breitenweg	775.800 €	0	90	8.618 €	0	4	0	0	49,7	51,0	9,0
2	LSW 2m	418.800 €	0	81	5.170 €	0	13	0	0	53,8	55,7	8,3

*) Die Kosten für die Ertüchtigung des "Brückenbauwerks Breitenweg" betragen etwa 500.000,- € (Schätzung gemäß DB ProjektBau GmbH) und wären im Falle einer Verlängerung der LS-Wände über das Brückenbauwerk hinaus jeweils mit 250.000,- €/Wand anzusetzen (Vollschutz)

Kostenansätze			Wandlängen	
Wandhöhe	Kosten €/lfdm	Ertüchtigung "BBW Breitenweg" 500.000,- €		
1,5m	1080		Länge der LSW - Südseite:	
2,0m	1200		Var. 1 ("Vollschutz") Einbeziehung BBW Breitenweg [m]	
2,5m	1320		Var. 2 (Empfehlung) 396	
3,0m	1440		Länge der LSW - Nordseite:	
3,5m	1690		Var. 1 ("Vollschutz") 749	
4,0m	1930		Var. 1A Einbeziehung BBW Breitenweg 438	
>4m	490 je m ²		Var. 2 (Empfehlung) 349	

Zudem ist an dieser Stelle nochmals darauf hinzuweisen, dass sich die betrachtete Wohnbebauung außerhalb der eigentlichen Neubaustrecke befindet.

Aus den genannten Gründen wurde in der schalltechnischen Untersuchung die Lärmschutzvariante 2 empfohlen, bei der die Lärmschutzwände jeweils vor dem Brückenbauwerk Breitenweg enden.

Für schutzbedürftige Gebäude mit festgestellter Grenzwertüberschreitung, die nicht oder nicht ausreichend durch die vorgesehenen 2 m hohen Lärmschutzwände abgeschirmt werden, besteht nach den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV dem Grunde nach ein Anspruch auf passiven Lärmschutz. D.h. für die betroffenen Gebäude besteht ein Anspruch auf Überprüfung, ob und inwieweit das resultierende bewertete Bau-Schalldämm-Maß (...) der vorhandenen Umfassungsbauteile zu verbessern ist bzw. ob der Einbau schallgedämmte Lüftungsöffnungen erforderlich ist.“

Zu Punkt 2)

Hierzu zitieren wir aus der Stellungnahme des schalltechnischen Gutachters »Bonk-Maire-Hoppmann GbR:

„Nach den Ergebnissen ergänzender schalltechnischer Berechnungen ergibt sich unter Beachtung der derzeitigen Zugbelastung (Analysefall 2007) in der Nachbarschaft des Bauvorhabens (»Oldenburger Kurve“) die folgende Gesamt-Immissionsbelastung durch Schienenverkehrslärmimmissionen (Summenpegel) von den Bahnstrecken 1401, 1412, 1500, 1740 und 2200:

Nicolaistraße: tags 67-75 dB(A) 1 nachts 71-76,5 dB(A)

Struckmannstraße tags 63-65 dB(A) 1 nachts 64-66,5 dB(A)

Kastanienstraße tags bis zu 61 dB(A) 1 nachts bis zu 63 dB(A)

Demgemäß werden bereits in der bestehenden Situation sowohl die jeweils maßgebenden IMMISSIONSGRENZWERTE der 16. BImSchV als auch die Sanierungsgrenzwerte im Bereich der schienenzugewandten Fassaden der betroffenen Wohnbebauung tags und nachts zum Teil erheblich überschritten. Aufgrund der bereits im Prognose-Nullfall (ohne Oldenburger Kurve) prognostizierten deutlichen Zunahme der Güterzugbelastung auf den Strecken 1401 und 1500 ergibt sich eine Zunahme der Gesamt-Immissionsbelastung gegenüber der Ist-Situation um 3 - 3,5 dB(A) im Bereich der Nicolaistraße, um 2 - 2,5 dB(A) im Bereich der Struckmannstraße sowie um 1 - 1,5 dB(A) im Bereich der Kastanienstraße.

Durch den Neubau der Oldenburger Kurve wird etwa die Hälfte der Güterzugfahrten von der bestehenden Strecke 1500 auf die neue Gleistrasse verlagert. Aufgrund dieses Verlagerungseffektes und der geplanten 2m hohen Lärmschutzwände beiderseits der Oldenburger Kurve ergibt sich im Prognosefall (mit Oldenburger Kurve

sowie i.V. mit den an diesem Gleisbogen vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen) gegenüber dem Prognose-Nullfall (ohne Oldenburger Kurve) bei den unmittelbar angrenzenden schutzbedürftigen Bau- und Freiflächen eine Abnahme der Gesamt-Immissionsbelastung um 1,5 - 2 dB(A) im Bereich der Nicolaistraße sowie um bis zu 0,5 dB(A) im Bereich der Struckmannstraße und der Kastanienstraße.

Die Gesamt-Immissionsbelastung wird im vorliegenden Fall - insbesondere in der Nachtzeit - im Wesentlichen durch den Schienenverkehrslärm bestimmt, so dass die o.g. Aussagen bezüglich der zu erwartenden Änderung der Summenpegel durch Schienenverkehrslärmimmissionen qualitativ auch für die zu erwartende Änderung der Gesamt-Immissionsbelastung durch Straßen- und Schienenverkehrslärmimmissionen herangezogen werden können. In jedem Falle ist im Prognosefall gegenüber dem Prognose-Nullfall von einer Abnahme der Gesamt-Immissionsbelastung durch Straßen- und Schienenverkehrslärmimmissionen auszugehen, da die Straßenverkehrslärmimmissionen unverändert bleiben und die Schienenverkehrslärmimmissionen - wie oben beschrieben - abnehmen werden.

Für die schutzbedürftige Bebauung im Bereich der Nicolaistraße führt die Bahn zurzeit ein Lärmsanierungsprogramm durch. Entsprechend den vorläufigen Ergebnissen kann davon ausgegangen werden, dass südöstlich der Strecke 1500 zwischen Doventorsteinweg und Breitenweg eine Lärmschutzwand vorgesehen wird, mit der eine deutliche Minderung der Gesamt-Immissionsbelastung durch Schienenverkehrslärm im Bereich der Nicolaistraße erreicht werden kann. Zudem sind für die angesprochene Wohnbebauung zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen, wenn der Lärmsanierungsgrenzwert überschritten wird“.

Zu Punkt 3)

Entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV sind die Schienenverkehrslärmimmissionen rein rechnerisch auf der Grundlage der SCHALL 03 zu ermitteln.

Zu Punkt 4)

Entsprechend den Regelungen der 16. BImSchV war bei der hier zu beurteilenden Baumaßnahme die prognostizierte Zugbelastung im Prognosefall (mit künftiger Gleisführung) zu betrachten. Dabei wurde auf das Prognosejahr 2015 abgestellt. Diese Prognosezahlen enthalten (unabhängig von der tatsächlichen baulichen

Entwicklung im Bereich des Jade-Weser-Ports) bereits die im Rahmen der übergeordneten Maßnahme Seehafen-Hinterland-Verkehr (SHHV) zu erwartende erhöhte Güterzugbelastung.

Eine Gegenüberstellung der gelösten und verbleibenden Schutzfälle im Rahmen der »Lärmvorsorge« ist der Anlage 11.5 des schalltechnischen Gutachtens zu entnehmen. Die Lärmsanierung ist ein freiwilliges Lärmschutzprogramm und kennt demgemäß keine Vorgaben. Auch entscheidet alleine die Bundesregierung über Nachbesserungen.

In Rahmen der Planung und Vorbereitung der Planfeststellungsverfahren war der Vorhabenträgerin (VHT) klar, dass der Prognosehorizont 2015, keine ausreichend langfristige Verkehrsentwicklung der Norddeutschen Häfen berücksichtigt. Zum Zeitpunkt der Erstellung des Schallgutachtens lagen die Zahlen 2025 des Bundes nicht vor. Die VHT hat aus diesen Gründen die vorliegende Prognosezahlen 2015 entsprechend modifiziert, in dem er alle die ihm bekannte Verkehrsentwicklungen, insbesondere aus den Häfen Jade-Weser-Port und Bremerhaven, in die Prognosezahlen 2015 mit aufgenommen hat. So wurde sichergestellt, dass auch alle längerfristigen Verkehrsentwicklungen berücksichtigt wurden.

Zwischenzeitlich hat der Bund seine Prognosezahlen 2025 veröffentlicht. Für den Bereich der Strecke 1500 Bremen - Oldenburg ergeben sich Reduzierungen von 30 Zügen je 24 Stunde gegenüber den Zugzahlen die von der VHT ins Verfahren eingebracht wurden. Bei einer Aktualisierung des Schallgutachtens würden sich die Schallimmissionen im Prognosefall verringern.

Der sogenannte Schienenbonus ist in § 43 Abs. 1 Nr. 3 BImSchG verankert. Dort heißt es, dass in den Rechtsverordnungen zum Bundesimmissionsschutzgesetz den Besonderheiten des Schienenverkehrs Rechnung zu tragen ist. In einer neuen Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichtes zur Frage der Bemessung von aktiven Lärmschutzmaßnahmen an der Ausbaustrecke Lüneburg-Stelle (Dreigleisigkeit) ist der so genannte Schienenbonus ausdrücklich, höchstrichterlich bestätigt worden. In seinem Urteil vom 21.12.2010 (Az 7 A 14.09) wird unter Ziffer 54 ausgeführt, dass der Senat jedenfalls derzeit keinen Anlass zur richterrechtlichen Korrektur des Schienenbonus zu erkennen vermag.

Zu Punkt 5)

Hierzu zitieren wir aus der Stellungnahme des schalltechnischen Gutachters „Bonk-Maire-Hoppmann GbR:

„Bei der Berechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen wurde im vorliegenden Fall im Sinne eines konservativen Ansatzes für die „Oldenburger Kurve“ gem. Abschnitt 5.8 der SCHALL 03 ein Zuschlag (...) von 8 dB(A) für Kurvenradien unter 300 m angesetzt, obwohl ein derartiger Zuschlag nur dann zwingend zu beachten ist, wenn beim Befahren enger Kurvenradien auch tatsächlich Quietschgeräusche auftreten, die nicht durch technische Maßnahmen ausgeschlossen werden können. Ohne Berücksichtigung eines derartigen Zuschlags würde sich für eine deutlich geringe Anzahl von Objekten eine Überschreitung des jeweils maßgebenden IMMISIONSGRENZWERTS der 16. BImSchV4 ergeben, so dass ggf. vollständig oder zumindest teilweise auf die vorgeschlagenen 2 m hohen Lärmschutzwände verzichtet werden könnte. Die angesprochenen Maßnahmen zur Verhinderung von „Kurvenquietschen“ befinden sich noch in der Erprobungsphase im Rahmen des Konjunkturprogramms II“.

Zu Punkt 6) .

Es trifft sicherlich zu, dass eine langfristige Lösung auch eine Umgehungstrasse um Bremen vorsieht. Über eine solche Alternative entscheidet allerdings alleine die Politik und nicht der Schienenverkehrsträger DB Netz AG. Die Forderung auf Umrüstung von Güterwagen ist ganz im Sinne der DB Netz AG. Allerdings hat die DB Netz AG darauf keinen Einfluss. Über den Einsatz des Wagenmaterials bei Güterzügen entscheiden allein die einzelnen Eisenbahnverkehrsunternehmen, die Güterzüge auf den Gleisen der DB Netz AG fahren. Allerdings ist damit zu rechnen, dass die Bundesregierung die Umrüstung von Güterfahrzeugen fördern will. Auch ist in absehbarer Zukunft vorgesehen, dass die DB Netz AG berechtigt wird, Trassengebühren nach Lärmemissionen zu staffeln.

Wir hoffen, dass wir Ihre Fragen im Wesentlichen beantwortet haben. Falls noch Punkte offen sind, besteht die Möglichkeit, diese im Erörterungstermin zu klären. Zum Erörterungstermin erfolgt eine gesonderte Einladung durch die Anhörungsbehörde, den Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu Pkt.1:

Die Forderung nach weitergehendem aktivem Lärmschutz wird zurückgewiesen.

Gemäß der mit der Stellungnahme des Vorhabenträgers vorgelegten erweiterten Kosten-Nutzen-Betrachtung für die geplante Lärmschutzwand südlich der Oldenburger Kurve - mithin die den Bereich der Einwander schützende Lärmschutzwand - würden mit der Lärmschutzwand in der genehmigten Variante 141 Grenzwertüberschreitungen in der Nacht (Taggrenzwerte sind nicht überschritten) bei einer maximalen Pegelminderung von 9,5 dB(A) gelöst; die Kosten hierfür betragen geschätzt 475.200,- €. Die geforderte Vollschutzvariante würde Mehrkosten i.H.v. 313.600,-€ verursachen, dabei aber lediglich eine weitere Pegelminderung von nur 0,7 dB(A) und die Lösung von 23 weiterer (nächtlicher) Schutzfälle bewirken – die Taggrenzwerte sind ohnehin eingehalten. D.h., dass auf jeden zusätzlich gelösten Schutzfall 13.634,8 € entfielen, während auf die mit der planfestgestellten Variante gelösten 141 gelösten Schutzfälle jeweils 3.370,2 € entfallen.

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde konnte der Vorhabenträger angesichts des dargestellten Kostensprungs bei gleichzeitig geringer zusätzlicher Schutzwirkung abwägungsfehlerfrei auf die geforderte sogenannte Vollschutzvariante verzichten und die bei der planfestgestellten Variante verbleibenden Schutzfälle - wie geschehen - auf passiven Lärmschutz, mithin Entschädigung in Geld für Lärmschutzmaßnahmen am betroffenen Wohnobjekt, verweisen.

Bei einer weitergehenden Lärmschutzlösung stünden Kosten und Nutzen der Zusatzmaßnahme – wie vom Vorhabenträger nach kritischer Prüfung nach Meinung der Planfeststellungsbehörde nachvollziehbar und schlüssig dargelegt – in keinem angemessenen Verhältnis zueinander. Der Verzicht auf weiteren Lärmschutz ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu beanstanden.

Nicht zu beanstanden ist ferner die Methodik des Vorhabenträgers bei der Erstellung der schalltechnischen Untersuchung.

Dies gilt zunächst für die Einordnung der Maßnahme als Neubau, denn nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (Urteil vom 17.03.2005, 4 A 18.04) ist der Begriff des Schienenweges in § 1 der 16. BImSchV nicht funktions-, sondern trassenbezogen zu verstehen, so dass für die Einordnung einer Maßnahme als Neubau oder Änderung das Erscheinungsbild im Gelände entscheidend ist.

Aufgrund der vorliegend gegebenen örtlichen Situation, in der der neue Gleisbogen der Oldenburger Kurve überwiegend deutlich abgesetzt von anderen Gleisanlagen verläuft, ist entsprechend der genannten Rechtsprechung die hier vorgenommene Einordnung als Neubau nachvollziehbar und schlüssig.

Eine andere Betrachtungsweise würde auch die Frage aufwerfen, welcher der im Planbereich vorhandenen Eisenbahnstrecken der neue Gleisbogen funktionell richtigerweise zuzuordnen ist, denn in Frage kommen hier sowohl die Strecken 1401 Bremen-Sebaldsbrück – Bremen Hbf und 1500 Oldenburg Hbf – Bremen Hbf, die mit dem Gleisbogen untereinander verbunden werden sollen, als auch die Strecke 1412, in die der Gleisbogen zunächst einmündet. Hier eine Zuordnung des neuen Gleisbogens zu einer der genannten Strecken vornehmen zu wollen, die auch tragfähig ist, dürfte nahezu ausgeschlossen sein.

Davon abgesehen hat der Vorhabenträger durch den Schallgutachter dargelegt, dass eine Einordnung der Maßnahme als „wesentliche Änderung“ keineswegs zwangsläufig zu einem umfangreicheren Lärmschutzkonzept führen würde; vielmehr würde dann z.B. der Bereich der Plantage und der Kastanienstraße bei Lärmschutzmaßnahmen leer ausgehen.

Weiterhin sind die vom Vorhabenträger vorgelegten Prognosedaten nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ausreichend verifiziert. Letztlich ist nicht normiert, welche Anforderungen an eine Prognose bzw. die Wahl des Prognosehorizontes zu stellen sind. Wenn daher – wie hier geschehen – auf die Verkehrsprognose 2015, modifiziert um bekannte Verkehrsentwicklungen aus den Seehäfen, insbesondere den Jade-Weser-Port und Bremerhaven, zurückgegriffen wird, ist dies nicht zu beanstanden, weil damit alle bekannten zukünftig auftretenden Verkehre erfasst werden. Ein von verschiedenen Seiten geforderter weiter gefasster Prognosehorizont hätte im Übrigen nicht unbedingt zur Folge, dass umfangreichere Lärmschutzmaßnahmen durchgeführt werden müssten, denn nach Angaben des Vorhabenträgers weist die Verkehrsprognose 2025 ähnliche, wenn nicht sogar geringere Verkehrszahlen auf, als die hier zu Grunde gelegten Zahlen.

Zu Pkt. 2

Der Vorhabenträger hat in seiner Stellungnahme den Sachverhalt und die zu ziehenden Schlussfolgerungen zutreffend und in sich schlüssig dargelegt, so dass die Planfeststellungsbehörde zunächst auf diese Ausführungen verweist.

Ergänzend sei angemerkt, dass bei der Planfeststellungsbehörde mit Schreiben der Vorhabenträgerin vom 10.07.2012 ein Antrag auf Plangenehmigung für die Errichtung einer Lärmschutzwand im Rahmen einer Lärmsanierung süd-westlich der Stre-

cke 1500 zwischen Doventorsteinweg und Breitenweg eingegangen ist. Die geforderte Lärmsanierung wird demnach durchgeführt.

Zu Pkt. 3

Es wird auf die Ausführungen des Vorhabenträgers zu diesem Punkt verwiesen.

Zu Pkt. 4

Die geforderte Lärmsanierung hat rechtlich keinen Bezug zu dem vorliegend zu behandelnden Baumaßnahmen. Jedoch hat der Vorhabenträger die Durchführung einer Lärmsanierung zugesagt. Der entsprechende Antrag auf Durchführung einer Lärmsanierung durch Errichtung einer 2-3 m hohen Lärmschutzwand süd-westlich der alten Oldenburger Kurve zwischen Doventorsteinweg und Breitenweg ist inzwischen bei der Planfeststellungsbehörde eingegangen (s.o.).

Wegen des angesprochenen Schienenbonus und des Prognosehorizontes wird auf die Ausführungen des Vorhabenträgers hierzu verwiesen.

Zu Pkt. 5

Erschütterungen aus der Oldenburger Kurve sind im Bereich Nicolaistraße nicht zu erwarten; dazu ist die Entfernung zwischen dem neuen Gleisbogen und der Nicolaistraße zu groß.

Die angesprochenen Brems- und Quietschgeräusche sind insofern berücksichtigt, als dass in der schalltechnischen Berechnung ein Zuschlag von 8 db(A) in der Berechnung des Emissionspegel gemacht worden ist, um die wegen des engen Kurvenradius möglicherweise auftretenden Quietschgeräusche abzufangen – damit ist den gesetzlichen Anforderungen bereits entsprochen – weitergehender Maßnahmen bedarf es aus rechtlicher Sicht daher nicht.

Weitergehende Maßnahmen können aber durchaus außerhalb der Planfeststellung mit dem Vorhabenträger abgestimmt werden, was – ohne dass allerdings der Planfeststellungsbehörde hier Näheres bekannt ist – offenbar in Hinsicht auf eine geplante Schienenschmieranlage auch der Fall ist.

zu Pkt. 6

Alternativrouten, die den Güterverkehr um den Raum Bremen herum führen, mögen wünschenswert sein. Allerdings tritt eine solche Umfahrung, bei der mehrere Kilometer Streckenneubau anstünden, nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde

nicht ernsthaft in abwägungserhebliche Konkurrenz zu dem hier genehmigten ein-
gleisigen Gleisbogen von lediglich etwa 900 m Länge.

B.4.3.3 Einwender 36, Schreiben vom 20.07.2011

Die zulässigen Immissionsgrenzwerte sind sicher eingehalten; Mangels nächtlicher Nutzung sind bei Kindergärten die Taggrenzwerte entscheidend. Vorliegend ist selbst der für Schulen maßgebliche Wert von 57 db(A) mit einer Unterschreitung von 9 db(A) sicher eingehalten.

B.4.3.4 Einwender 37, Schreiben vom 18.07.2011

Zu Pkt. 1

Dieser Punkt ist wortgleich mit dem Punkt 1 der Sammeleinwendung oben (Einwen-
der Nr. 1 – 35). Auf die Stellungnahme des Vorhabenträgers und der Entscheidung
der Planfeststellungsbehörde hierzu wird verwiesen.

Zu Pkt. 2

Dieser Punkt ist wortgleich mit dem Punkt 3 der Sammeleinwendung oben (Einwen-
der Nr. 1 – 35). Auf die Stellungnahme des Vorhabenträgers und die Entscheidung
der Planfeststellungsbehörde hierzu wird verwiesen.

Zu Pkt. 3

Auch wenn sich Änderungen hinsichtlich des angesprochenen Schienenbonus an-
kündigen, entspricht er zurzeit (noch) dem geltenden Recht.

Zu Pkt. 4

Dieser Punkt der Einwendung ist wortgleich mit dem Punkt 5 der oben behandelten
Sammeleinwendung. Auf die Stellungnahme des Vorhabenträgers und die Ent-
scheidung der Planfeststellungsbehörde hierzu wird verwiesen.

Zu Pkt 5

Eine Offenlegung von Sicherheitskonzepten ist nicht Gegenstand der eisenbahn-
rechtlichen Planfeststellung.

Zu Pkt. 6

Die Forderung nach Überprüfung von passiven Lärmschutzmaßnahmen für alle An-
wohner an Eisenbahnstrecken wird von der Planfeststellungsbehörde so verstan-

den, dass der Einwender die Möglichkeit von passivem Lärmschutz für Anwohner im hier planbetroffenen Bereich überprüft wissen möchte. Das ist ausweislich der Planunterlagen geschehen. Passiver Lärmschutz wird gewährt, soweit der jeweils zulässige Immissionsgrenzwert in der Nacht überschritten ist.

B.4.3.5 Einwender 38, Schreiben vom 20.07.2011

Die Einwendung ist am 22.07.2011 bei dem Ortsamt Mitte eingegangen. Ende der Einwendungsfrist war der 21.07.2011; die Einwendung wurde daher nicht berücksichtigt.

B.5 VV BAU und VV BAU-STE

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zustellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht (vgl. BVerwG, Urteil vom 05.03.1997 – 11 A 5/96).

B.6 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen.

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).

C. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Bremen, Am Wall 198, 28195 Bremen, erhoben werden.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte [Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), 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 Oberverwaltungsgericht 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 Personen 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 Klage kann auch auf elektronischem Wege erhoben werden. Sie muss in diesem Fall den Vorschriften der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr

mit den Gerichten und Staatsanwaltschaften im Land Bremen vom 16.11.2005 (Brem GBl. S. 579) entsprechen.

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hannover
Hannover, den 06.08.2012
Az.: 58133 Pap 51/10
VMS-Nr.: 3272598

Abschrift

Im Auftrag

Zinn
Zinn



Beglaubigt

Zinn

