



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover

Az. 581ppü/012-2019#006
Datum: 01.07.2021

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Erneuerung der EÜ Friesenbrücke bei Weener“

**in den Gemeinden
Weener und Westoverledingen
im Landkreis Leer (Ostfriesland)**

Bahn-km 5,667 bis 6,001

der Strecke 1575 Ihrhove - Weener

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Regionalbereich Nord
Lindemannallee 3
30173 Hannover**

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen.....	7
A.4	Nebenbestimmungen	7
A.4.1	Einhaltung der Zusagen	7
A.4.2	EIGV, VV BAU und VV BAU-STE	8
A.4.3	Baulärmüberwachung und Entschädigungen.....	8
A.4.4	Einsatz einer Schlagramme.....	8
A.4.5	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	8
A.4.6	Archäologischer Denkmalschutz	8
A.4.7	Kampfmittel.....	9
A.4.8	Unterrichtungspflichten	9
A.5	Sofortige Vollziehung.....	9
A.6	Gebühr und Auslagen.....	9
A.7	Hinweise	9
A.7.1	Wasserhaltung im Rahmen der Bauausführung	9
A.7.2	Überschreitungen von Lastbeschränkungen.....	10
A.7.3	Straßensperrungen.....	10
A.7.4	Sanierung des Brückenwärterhäuschens.....	10
A.7.5	Konzentrationswirkung	10
B.	Begründung	10
B.1	Sachverhalt.....	10
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	10
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens.....	11
B.1.3	Anhörungsverfahren	11
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	18
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	18
B.2.2	Zuständigkeit	18
B.3	Umweltverträglichkeit	18
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit.....	18
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	19
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens.....	32
B.4.1	Planrechtfertigung.....	32
B.4.2	Abweichungen vom Regelwerk	32
B.4.3	Variantenentscheidung.....	32
B.4.4	Wasserhaushalt	33
B.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege	35
B.4.6	Artenschutz	38
B.4.7	Habitat- und Artenschutz gemäß FFH-Richtlinie.....	40
B.4.8	Gewässerschutz gemäß WRRL	41

B.4.9	Immissionsschutz	44
B.4.10	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz.....	55
B.4.11	Denkmalschutz	60
B.4.12	Archäologischer Denkmalschutz	61
B.4.13	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	62
B.4.14	Straßen, Wege und Zufahrten	64
B.4.15	Kampfmittel.....	66
B.4.16	Deichrechtliche Belange.....	67
B.4.17	Belange des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Ems-Nordsee (WSA)	68
B.4.18	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter	69
B.4.19	Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen.....	69
B.5	Gesamtabwägung	79
B.6	Sofortige Vollziehung.....	79
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	79
C.	Rechtsbehelfsbelehrung.....	81

Auf Antrag der DB Netz AG, Regionalbereich Nord, Lindemannallee 3, 30173 Hannover erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Abs.1 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 74 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Planfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Erneuerung der EÜ Friesenbrücke bei Weener“ in den Gemeinden Weener und Westoverledingen im Landkreis Leer (Ostfriesland), Bahn-km 5,667 bis 6,001 der Strecke 1575 Ihrhove - Weener, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Erneuerung der 2015 infolge eines Schiffsanpralls zerstörten EÜ Friesenbrücke. Das bestehende Brückenbauwerk wird zurückgebaut und durch eine Drehbrücke mit einer Spannweite von ca. 72,5 m und einem Drehpfeiler auf der Uferseite Ihrhove ersetzt.

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

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
0	Inhaltsübersicht vom 28.04.2021, 2 Seiten, zzgl. Titelblatt	nur zur Information
1	Erläuterungsbericht vom 20.12.2019, 55 Seiten, inkl. Deckblatt, Inhalts- und Abkürzungsverzeichnis	festgestellt
2	Übersichtskarten	
2.1	Übersichtskarte vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 25.000	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan mit Wasserschutzgebiet vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information
3	Lagepläne	
3.1	Lageplan vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 500	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3.2	Lageplan Vorsignale vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 5.000, Planausschnitte im Maßstab 1 : 500	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis vom 20.12.2019, 25 Seiten, zzgl. Deckblatt	festgestellt
5	Grunderwerbspläne	
5.1	Grunderwerbsplan Brückenbereich vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.2	Grunderwerbsplan Vorsignale vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 5.000, Planausschnitte im Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
5.3	Grunderwerbsplan Bereitstellungsfläche Hafen Papenburg vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 2.000	festgestellt
5.4	Grunderwerbsplan Ausgleichsmaßnahme Bereich Petkum vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 2.500	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis vom 20.12.2019, 13 Seiten, zzgl. Deckblatt	festgestellt
7	Bauwerkspläne	
7.1	Bauwerksplan Gesamtübersicht vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 500	festgestellt
7.1.1	Bauwerksplan Friesenbrücke Achse 10 - 40 (Westseite) vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 250	festgestellt
7.1.2	Bauwerksplan Friesenbrücke Achse 40 - 60 (Ostseite) vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 250	festgestellt
7.2	Bauwerksplan Düker vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 750	festgestellt
8	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungspläne	
8.1	Zufahrtenplan Baustellenumfeld vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 5.000	festgestellt
8.2	Baustelleneinrichtung und Bereitstellungsfläche vom 15.01.2021, Maßstab 1 : 1.000, Planausschnitt im Maßstab 1 : 500	festgestellt
8.3	Bereitstellungsfläche im Hafen Papenburg vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 500	festgestellt
9.1	Kabel- und Leitungslageplan – Brückenbereich vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 500	festgestellt
10	UVP-Bericht	
10.1	UVP-Bericht vom 28.04.2021, 110 Seiten, zzgl. Deckblätter, Inhalts-, Abbildungs-, Tabellen- und Unterlagenverzeichnis	nur zur Information
10.1.1	Plandarstellung Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Jan. 2021, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information
10.1.2	Plandarstellung Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Jan. 2021, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information
10.1.2.1	Plandarstellung Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt, Jan. 2021, Maßstab 1 : 2.500	nur zur Information
10.1.3	Plandarstellung Schutzgut Fläche und Boden / Wasser, Dez. 2019, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information
10.1.4	Plandarstellung Schutzgut Landschaft / Schutzgüter kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter, Jan. 2021, Maßstab 1 : 5.000	nur zur Information
10.2	Bestand und Wanderzeiten der Fische und Neunaugen sowie Bestand des Makrozoobenthos 2018 vom 04.10.2018, 18	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	Seiten, zzgl. Deckblätter, Inhalts-, Tabellen- und Abbildungsverzeichnis, Anhang	
10.3	Kartierbericht Erneuerung der Friesenbrücke ohne Datum, 27 Seiten, zzgl. Deckblätter, Inhalts-, Tabellen- und Abbildungsverzeichnis	nur zur Information
10.3.1	Plandarstellung Brutvögel, Okt. 2018, Maßstab 1 : 2.500	nur zur Information
10.3.2.1	Plandarstellung Gastvögel - Teilkarte Gänse, Okt. 2018, Maßstab 1 : 8.000	nur zur Information
10.3.2.2	Plandarstellung Gastvögel - Teilkarte Enten, Okt. 2018, Maßstab 1 : 8.000	nur zur Information
10.3.2.3	Plandarstellung Gastvögel - Teilkarte Möwen, Okt. 2018, Maßstab 1 : 8.000	nur zur Information
10.3.2.4	Plandarstellung Gastvögel - Teilkarte Andere Artgruppen, Okt. 2018, Maßstab 1 : 8.929	nur zur Information
10.3.3	Plandarstellung Amphibien und Libellen, Okt. 2018, Maßstab 1 : 10.000	nur zur Information
10.3.4	Plandarstellung Fledermäuse, Okt. 2018, Maßstab 1 : 2.000	nur zur Information
10.4	Kartierbericht Nachkartierung Avifauna – zusätzliche BE-Fläche ohne Datum, 6 Seiten, zzgl. Deckblätter, Inhalts-, Tabellen- und Planverzeichnis	nur zur Information
10.4.1	Plandarstellung Brutvögel (Nachkartierung), Aug. 2019, Maßstab 1 : 700	nur zur Information
11	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
11.1	Erläuterungsbericht vom 28.04.2021, 62 Seiten, zzgl. Deckblätter, Inhalts-, Abbildungs-, Tabellen- und Unterlagenverzeichnis	festgestellt
11.1.1	Maßnahmensteckbriefe vom 28.04.2021, 20 Seiten	festgestellt
11.1.2	Bestands- und Konfliktplan vom 28.04.2021, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.1.3	Maßnahmenplan vom 28.04.2021, Maßstab 1 : 1.000, Planausschnitt im Maßstab 1 : 150.000	festgestellt
11.1.3.1	Maßnahmenplan (externe Maßnahme) vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 1.000	festgestellt
11.1.4	Erläuterung zu Eingriffen in gesetzlich geschützte Biotope und Antrag auf Ausnahme gemäß § 30 BNatSchG (Abs. 2)	festgestellt
12	Bericht zur FFH-Vorprüfung vom 17.12.2019, 20 Seiten, zzgl. Deckblätter, Inhalts-, Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	nur zur Information
13	Artenschutzbeitrag	
13.1	Artenschutzbeitrag vom 13.12.2019, 36 Seiten, zzgl. Deckblätter, Inhalts-, Abbildungs-, Tabellen- und Unterlagenverzeichnis	nur zur Information
13.1.1	Artenschutzbeitrag: Vorprüfung vom 13.12.2019, 13 Seiten, zzgl. Deckblatt	nur zur Information
13.1.2	Artenschutzbeitrag: Prüfprotokolle vom 13.12.2019, 27 Seiten, zzgl. Deckblatt	nur zur Information
14	Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie vom 16.04.2021, 52 Seiten, zzgl. Anlagen	nur zur Information
15	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.1	Untersuchung zu betriebs- und baubedingten Schallimmissionen vom 13.12.2019, 45 Seiten	nur zur Information
15.2	Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen vom 28.11.2018, 24 Seiten	nur zur Information
16	Regelung wasserrechtlicher Sachverhalte vom 20.12.2019, 7 Seiten, inkl. Deckblatt	nur zur Information
16.1	Bauwerksentwässerung: Prinzipdarstellung vom 20.12.2019, Maßstab 1 : 200, Querschnitt im Maßstab 1 : 50	nur zur Information
16.2	Einleitungsstellen Brücken-/Bauwerksentwässerung vom 16.12.2020, 1 Seite	nur zur Information
17	Geotechnischer Bericht vom 29.11.2019, 64 Seiten, zzgl. Deckblatt, Inhaltsverzeichnis und Anlagen/Anhang	nur zur Information
18	Bodenverwertungs- und Entsorgungskonzept vom 30.10.2019, 43 Seiten inkl. Inhaltsverzeichnis, zzgl. Deckblatt und Anlagen	nur zur Information

A.3 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin werden die folgenden wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern gemäß § 8 Abs. 1, § 9 Abs. 1 Nr. 4, § 10 sowie § 19 Abs. 1 WHG erteilt:

1. Einleitung von Niederschlagswasser in die Ems
2. Einleitung von Niederschlagswasser über Versickerungsmulden in den Untergrund
3. Einleitung von Niederschlagswasser über Regenfallrohre in einen vorhandenen Graben

Es sind Nebenbestimmungen und Hinweise zu beachten. Für diese wird auf die Stellungnahme des Sachbereichs 6 des Eisenbahn-Bundesamtes vom 24.11.2020 (Az. 58611-576te/001-1114#004) verwiesen.

Die genaue Lage der genehmigten Einleitstellen ist der Unterlage 16.2 (Einleitungsstellen Brücken-/Bauwerksentwässerung) zu entnehmen.

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 Einhaltung der Zusagen

Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Anhörung umfangreiche Zusagen gegenüber den beteiligten Behörden, Trägern öffentlicher Belange und privaten Betroffenen getätigt. Die Einhaltung dieser Zusagen wird ihr im Rahmen dieser Nebenbestimmung seitens der Planfeststellungsbehörde auferlegt, damit die entsprechenden öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Belange bei der Umsetzung des Vorhabens gewahrt bleiben.

A.4.2 EIGV, 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 die nach EIGV erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.

A.4.3 Baulärmüberwachung und Entschädigungen

Die durch Baulärm betroffenen Anlieger sind nach den in der Rechtsprechung hierzu entwickelten Grundsätzen zu entschädigen, sollten an deren Anwesen die Richtwerte der AVV Baulärm trotz aller Schutzmaßnahmen überschritten werden. Zum Nachweis etwaiger Richtwertüberschreitungen sind vom Vorhabenträger fachgerecht geeignete Messungen (etwa durch den Baulärmverantwortlichen) durchzuführen, entsprechende Messprotokolle zu erstellen, zu archivieren und zur Klärung von Entschädigungsfragen bereitzuhalten.

A.4.4 Einsatz einer Schlagramme

Der Einsatz einer Schlagramme im Rahmen der Rammarbeiten ist im Hinblick auf bauzeitliche Lärmbeeinträchtigungen soweit wie möglich zu vermeiden. Stattdessen sind, wann immer möglich, alternative Verfahren (z. B. Rammen mittels Vibrationsramme) zu wählen, um bauzeitliche Lärmbeeinträchtigungen zu minimieren.

A.4.5 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Für die Koordinierung, Überwachung und Dokumentation aller mit dem Vorhaben verbundenen abfall- und bodenschutzrechtlicher Belange ist eine fachlich versierte abfall- und bodenkundliche Baubegleitung einzusetzen. Vor Baubeginn (einschließlich bauvorbereitender Maßnahmen) ist das Konzept dieser Baubegleitung (Aufgaben, Umsetzung in der Praxis und Dokumentation) einvernehmlich mit dem Landkreis Leer als Untere Abfallbehörde abzustimmen. Name und Erreichbarkeit der mit der Baubegleitung beauftragten Person sind der Unteren Abfallbehörde vor Baubeginn mitzuteilen.

A.4.6 Archäologischer Denkmalschutz

Aufgrund des grundsätzlichen archäologischen Denkmalverdachts im Bereich des sogenannten Emsuferwalls sind tiefere Eingriffe in die gewachsene Bodenstruktur zu vermeiden. Dies gilt insbesondere für die Baustelleneinrichtungsflächen und

Zuwegungen 64, 72, 74-76, 80-85 und 90-93 (Bauwerksnummern gemäß Unterlage 4). Die Arbeiten an den vorbenannten Flächen (einschließlich der Einrichtung) sind dem Archäologischen Dienst der Ostfriesischen Landschaft mind. 4 Wochen vor Beginn anzuzeigen. Dies gilt insbesondere für die geplanten Erdarbeiten an den Baustelleneinrichtungsf lächen 64 und 82, da hier ein Eingriff in die gewachsene Bodensubstanz vorgesehen ist. Sollte bei den Erdarbeiten dokumentationswürdige Denkmalsubstanz angetroffen werden, so ist der Archäologische Dienst der Ostfriesischen Landschaft umgehend zu informieren.

A.4.7 Kampfmittel

Sollten bei Erdarbeiten Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden, ist umgehend die zuständige Polizeidienststelle, das zuständige Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst des LGLN – Regionaldirektion Hameln-Hannover zu benachrichtigen.

A.4.8 Unterrichtungspflichten

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

A.5 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist gemäß § 80 Abs. 2 Nr. 3a Verwaltungsgerichtsordnung (VwGO) gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.6 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

A.7 Hinweise

A.7.1 Wasserhaltung im Rahmen der Bauausführung

Sollte im Rahmen der Bauausführung eine bauzeitliche Wasserhaltung erforderlich werden, bedarf dies ggf. einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. In diesem Fall ist die wasserrechtliche Erlaubnis bei der zuständigen Behörde zu beantragen.

A.7.2 Überschreitungen von Lastbeschränkungen

Für den Fall, dass im Zuge der Baudurchführung Überschreitungen von Lastbeschränkungen kommunaler Straßen und Wege wider Erwarten unumgänglich werden sollten, ist hierfür vorab die Erteilung von Sondernutzungserlaubnissen durch den Straßenbaulastträger sowie eine Beweissicherung erforderlich.

A.7.3 Straßensperrungen

Für den Fall, dass wider Erwarten Straßensperrungen erforderlich werden sollten, ist hierfür vorab jeweils eine verkehrsbehördliche Anordnung bei der zuständigen Straßenverkehrsbehörde des Landkreises Leer einzuholen.

A.7.4 Sanierung des Brückenwärterhäuschens

Die Sanierung des Brückenwärterhäuschens ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Aus diesem Grund ist die Maßnahme nach § 10 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) gesondert zu betrachten. Die erforderliche Genehmigung für die Sanierung des Brückenwärterhauses ist beim Landkreis Leer zu beantragen.

A.7.5 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 Abs. 1 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Erneuerung der EÜ Friesenbrücke bei Weener“ hat im Wesentlichen die Erneuerung der 2015 infolge eines Schiffsanpralls zerstörten EÜ Friesenbrücke zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 5,667 bis 6,001 der Strecke 1575 Ihrhove - Weener in der Stadt Weener und der Gemeinde

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

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 20.12.2019, Az. I.NG-N-L ScS, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Erneuerung der EÜ Friesenbrücke bei Weener“ beantragt. Der Antrag ist am 20.12.2019 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, eingegangen.

Mit Schreiben vom 14.01.2020 und 30.01.2020 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 13.02.2020 wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 28.02.2020 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

B.1.3 Anhörungsverfahren

Das Anhörungsverfahren wurde am 09.04.2020 durch die Beteiligung der Behörden und Träger öffentlicher Belange eingeleitet. Da zum 09.04.2020 noch nicht feststand, wann die öffentliche Auslegung der Planunterlagen in den entsprechenden Gemeinden stattfinden soll, wurde dieser Hinweis für die Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 29.04.2020 nachgeholt und gleichzeitig die Frist für Äußerungen zu privatrechtlichen Eigentums- oder sonstiger Rechtspositionen mitgeteilt.

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Mit Schreiben vom 09.04.2020 hat die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Anhörungsbehörde) die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ems-Nordsee (WSA)
2.	Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur (MWK)
3.	Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege (NLD)
4.	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN)

Lfd. Nr.	Bezeichnung
5.	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) – Regionaldirektion Hameln-Hannover – Kampfmittelbeseitigungsdienst
6.	Landkreis Leer
7.	Gemeinde Westoverledingen
8.	Stadt Weener (Ems)
9.	Stadt Emden – Stadtentwicklung & Wirtschaftsförderung
10.	Rheider Deichacht
11.	Overledinger Deichacht
12.	Moormerländer Deichacht – Oldersum/Ostfriesland
13.	Wasserversorgungsverband Rheiderland
14.	Wasserversorgungsverband Overledingen
15.	Sielacht Rheiderland – Wasser- und Bodenverband
16.	Muher Sielacht
17.	Sielacht Moormerland
18.	Wasser- und Bodenverband – Ihrhove/Großwolde
19.	EWE NETZ GmbH
20.	Avacon AG
21.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH
22.	Deutsche Telekom Technik GmbH
23.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw)
24.	Niedersächsisches Landesamt für Bau und Liegenschaften
25.	DB Energie GmbH
26.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien

Mit Schreiben vom 26.10.2020 hat die Anhörungsbehörde die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

27.	Sachbereich 6, Eisenbahn-Bundesamt
-----	------------------------------------

Folgende weitere Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange haben eine Stellungnahme im Verfahren abgegeben, ohne dass ihnen von der Anhörungsbehörde die Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben wurde:

- Ostfriesische Landschaft – Archäologischer Dienst

- Provinz Groningen
- Arriva Personenvervoer Nederland B.V.

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
7.	Gemeinde Westoverledingen Stellungnahme vom 29.06.2020, Az. 60 Re
12.	Moormerländer Deichacht – Oldersum/Ostfriesland Stellungnahme vom 22.04.2020, Az. 275 r
15.	Sielacht Rheiderland – Wasser- und Bodenverband Stellungnahme vom 13.05.2020, Az. Be
20.	Avacon AG Stellungnahme vom 23.04.2020, kein Az.
23.	Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr Stellungnahme vom 20.04.2020, Az. 45-60-00 / K-II-495-20
25.	DB Energie GmbH Stellungnahme vom 03.06.2020, Az. I.ET-W-N 1 RP
26.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien Stellungnahme vom 20.05.2020, Az. TÖB-HH-20-78230

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ems-Nordsee (WSA) Stellungnahmen vom 03.06.2020, Az. 3214 – 3-213.2/46 und vom 15.06.2020, Az. 3-213.2/46
2.	Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur (MWK) Stellungnahme vom 14.05.2020, Az. 57721 WE Weener, Friesenbrücke
3.	Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege (NLD) Stellungnahme vom 27.04.2020, Az. NLD-B5-57721-121/45
4.	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) Stellungnahme vom 11.06.2020, Az. A3-62022-02-Weener EÜ Friesenbrücke

Lfd. Nr.	Bezeichnung
5.	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) – Regionaldirektion Hameln-Hannover – Kampfmittelbeseitigungsdienst Stellungnahme vom 04.05.2020; Az. TB-2020-00329
6.	Landkreis Leer Stellungnahme vom 09.06.2020, Az. III/61.2.4
8.	Stadt Weener (Ems) Stellungnahme vom 02.06.2020, Az. III/si-hel
10.	Rheider Deichacht Stellungnahme vom 13.05.2020, Az. Be
11.	Overledinger Deichacht Stellungnahme vom 02.06.2020, kein Az.
13.	Wasserversorgungsverband Rheiderland Stellungnahme vom 14.07.2020, Az. Fr/Sch
14.	Wasserversorgungsverband Overledingen Stellungnahme vom 08.06.2020, kein Az.
19.	EWE NETZ GmbH Stellungnahme vom 29.04.2020, kein Az.
21.	Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH Stellungnahme vom 04.06.2020, Az. Netzplanung, Stellungnahme Nr.: S00858090
22.	Deutsche Telekom Technik GmbH Stellungnahme vom 28.05.2020, kein Az.
27.	Sachbereich 6, Umwelt - Aufsicht und Genehmigung, Eisenbahn- Bundesamt Stellungnahme vom 24.11.2020, Az. 58611-576te/001-1114#004
-	Ostfriesische Landschaft – Archäologischer Dienst Stellungnahme vom 14.05.2020, kein Az.
-	Provinz Groningen Stellungnahme vom 30.06.2020, Az. 2020-058845/27/A.48
-	Arriva Personenvervoer Nederland B. V. Stellungnahme vom 10.07.2020, Az. 20/098

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 12.05.2020 bis zum 11.06.2020 bei der Stadt Weener (Ems) und in der Gemeinde Westoverledingen öffentlich zur allgemeinen Einsicht ausgelegt. Auf die Auslegung wurde ortsüblich durch Bekanntmachungskasten des Rathauses Stadt Weener (Ems), Osterstraße 1, 26826 Weener (Ems) sowie durch die Hinweisbekanntmachung am 25.04.2020 in der Tageszeitung Rheiderland und im Aushang des Bekanntmachungskastens der Gemeinde Westoverledingen beim Rathaus, Bahnhofstraße 18, 26810 Westoverledingen hingewiesen. Die Einsichtnahme erfolgte dabei vor dem Hintergrund der allgemeinen Pandemielage wegen des Auftretens und der Verbreitung des neuartigen SARS-COV2-Virus jeweils nach vorheriger Terminabsprache, worauf in den Auslegungsbekanntmachungen hingewiesen wurde. Die Bekanntmachung erfolgte zudem auf der Internetseite der Stadt Weener (Ems) und der Gemeinde Westoverledingen mit einer Verlinkung zu den auf der Internetseite der Anhörungsbehörde veröffentlichten Planunterlagen, die im gesamten Auslegungszeitraum zur Verfügung standen. Zusätzlich wurde der Öffentlichkeit der Inhalt der Bekanntmachung gemäß § 20 Abs. 1 S. 2 und Abs. 2 UVPG über das UVP-Portal des Bundes zugänglich gemacht.

Innerhalb der bis zum 23.07.2020 laufenden Frist für Einwendungen wurden sieben Einwendungen erhoben.

Insgesamt gingen 26 Stellungnahmen von Trägern öffentlicher Belange ein, darunter 18 Stellungnahmen, die innerhalb der bis zum 09.06.2020 laufenden Frist erhoben wurden. Die Stellungnahme des Sachbereichs 6 des Eisenbahn-Bundesamtes (Ifd. Nr. 27) ging aufgrund der Nachbeteiligung am 26.10.2020 erst am 24.11.2020 bei der Anhörungsbehörde ein.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

Die Anhörungsbehörde hat die anerkannten Umwelt- und Naturschutzvereinigungen sowie sonstige Vereinigungen von der Auslegung des Plans durch die ortsübliche Bekanntmachung der Auslegung nach § 73 Abs. 5 Satz 1 VwVfG benachrichtigt und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Folgende Stellungnahmen sind eingegangen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Niedersächsischer Heimatbund e.V.

Lfd. Nr.	Bezeichnung
	Stellungnahme vom 23.07.2020
2.	De Dykloopers im LBU Stellungnahme vom 23.07.2020

Die Umweltvereinigung „De Dykloopers“ ist selbst nicht nach § 3 des Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes anerkannt, ist aber Mitglied einer anerkannten Umweltvereinigung (Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz e.V. – LBU).

B.1.3.4 Erörterung

Anstelle eines Erörterungstermins, der als mündliche Verhandlung in einem Präsenztermin zu den erhobenen Einwendungen und eingegangenen Stellungnahmen durchzuführen gewesen wäre, wurde in der Zeit vom 30.11.2020 bis zum 04.12.2020 eine Online-Konsultation nach dem Gesetz zur Sicherstellung ordnungsgemäßer Planungs- und Genehmigungsverfahren während der COVID-19-Pandemie (Planungssicherstellungsgesetz – PlanSiG) zu den sonst im Erörterungstermin zu erteilenden Informationen durchgeführt. Damit Planungs- und Genehmigungsverfahren mit Öffentlichkeitsbeteiligung auch unter den erschwerten Bedingungen während der COVID-19-Pandemie ordnungsgemäß durchgeführt werden können, wurde das Planungssicherstellungsgesetz erlassen. Gemäß § 5 PlanSiG kann anstelle eines Erörterungstermins eine Online-Konsultation durchgeführt werden.

Neben den Planunterlagen und einem Begrüßungs- und Geleitwort der Anhörungsbehörde wurden den Verfahrensbeteiligten und möglichen Betroffenen durch einen Zugangscode geschützt auf einer hierfür eingerichteten Internetseite der Anhörungsbehörde Präsentationen zum Verfahrensablauf sowie zum gegenständlichen Vorhaben, eine (anonymisierte) Gesamtsynopse zu den erhobenen Einwendungen und Stellungnahmen sowie eine ergänzende gutachterliche Einschätzung zu den Erschütterungswirkungen infolge der geplanten Lockerungssprengungen der zurück zu bauenden Brückenwiderlager über den Konsultationszeitraum einsehbar zur Verfügung gestellt. Letztere wurde der Anhörungsbehörde zusammen mit den in Form einer Gesamtsynopse erteilten Gegenäußerungen der Vorhabenträgerin als weitere Abwägungsunterlage im laufenden Verfahren vorgelegt.

Im Rahmen der Online-Konsultation wurde den Betroffenen Gelegenheit gegeben, sich in der Zeit vom 30.11.2020 bis zum 04.12.2020 schriftlich per Brief oder elektronisch

per E-Mail an die Anhörungsbehörde zu diesen sonst im Erörterungstermin zu behandelnden Informationen zu äußern.

Neben der ortsüblichen Bekanntmachung der Online-Konsultation in der Stadt Weener (Ems) und der Gemeinde Westoverledingen wurden alle Einwendenden und Träger öffentlicher Belange, die sich zu dem Verfahren geäußert hatten, schriftlich mit Schreiben vom 05.11.2020 über die Online-Konsultation informiert (§ 5 Abs. 3 PlanSiG). Zusätzlich wurde die Online-Konsultation öffentlich am 19.11.2020 in der Ems-Zeitung und in der NOZ bekannt gemacht. Außerdem wurde der Inhalt der Bekanntmachung im UVP-Portal des Bundes und auf der Internetseite der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr zugänglich und bekannt gemacht.

Die durchgeführte Online-Konsultation hat die mit einer sonst durchzuführenden Erörterung intendierten Zwecke, in einem für die Betroffenen und Beteiligten möglichst transparenten Verfahren, die Entscheidungsgrundlage über die Zulassung des Verfahrens zu verstetigen, hierzu ggfls. weitere Ermittlungen anzustoßen, offene Sachverhalte und Widersprüche weiter aufzuklären, zwischen betroffenen privaten und öffentlichen Belangen auf der einen und den Vorhabensinteressen auf der anderen Seite vermittelnd ggfls. Planoptimierungen aufzuzeigen oder eine Verständigung anzuleiten und eine Zulassungsentscheidung im weiteren Verfahren hiernach vorzubereiten, allgemein erfüllt.

B.1.3.5 Ergänzende Videokonferenz

Am 01.03.2021 fand ergänzend eine Videokonferenz mit ausgewählten Behörden zu einzelnen noch offenen Punkten in der Aufgabenzuständigkeit der nur soweit beteiligten Träger öffentlicher Belange statt. Dies betraf Details der Planung, an denen nach schriftlichem Austausch in der Online-Konsultation noch Restzweifel verblieben waren; so Details des gesetzlichen Biotopschutzes (s. Kap. B.4.5), der Ausführung von Rammarbeiten (s. Kap. B.4.9.3) und die Eignung des im Bauwerksverzeichnis (Unterlage 4) unter der lfd. Nr. 53 in Bezug genommenen Versickerungsgrabens (s. Kap. B.4.4.1), wozu jeweils Klarstellungen als verfahrenszweckdienlich erachtet wurden. Daneben wurden auf der Grundlage des ausgelegten Fachbeitrages zur WRRL (Unterlage 14) die Anforderungen des stofflichen Nachweises zum Ausschluss einer Verschlechterung im Sinne der WRRL (s. Kap. B.4.8) und mögliche Beeinträchtigungen der im Fachbeitrag zur FFH-Vorprüfung (Unterlage 12) behandelten Wanderkorridore der Fische und Rundmäuler mit den soweit berührten TÖB erörtert (s. Kap. B.4.7). Im Einzelnen wird auf das Ergebnisprotokoll vom

05.03.2021 verwiesen. Weitere klärungsbedürftige Punkte, die einer erneuten Beteiligung der Öffentlichkeit oder einzelner Beteiligter bedurft hätten, sind nach Auffassung der Anhörungs- sowie der Planfeststellungsbehörde hiernach nicht verblieben.

B.1.3.6 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 09.03.2021 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. 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.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin .

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das Vorhaben betrifft den Neubau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlagsanlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, Nummer 14.8 der Anlage 1 zum UVPG a. F. (Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung der Bekanntmachung vom 24. Februar 2010 (BGBl. I S. 94), das zuletzt durch Artikel 117 der Verordnung vom 19. Juni 2020 (BGBl. I S. 1328) geändert worden ist).

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung gemäß § 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG auf Antrag der Vorhabenträgerin ohne Vorprüfung festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die Vorhabenträgerin hat einen den Anforderungen des § 16 UVPG entsprechenden UVP-Bericht vorgelegt, der Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen ist.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 18 Abs. 1 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

Wegen der Änderungen des Plans nach Auslegung wurde keine erneute Beteiligung der Öffentlichkeit nach § 22 Abs. 2 UVPG vorgenommen, da zusätzliche erhebliche oder andere erhebliche Umweltauswirkungen durch die Änderungen nicht zu erwarten sind.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum umfasst die unmittelbare Umgebung der EÜ Friesenbrücke im Landkreis Leer und schließt Teile der Stadt Weener auf der westlichen Seite der Ems sowie Teile der Gemeinde Westoverledingen auf der östlichen Seite mit ein.

Die Abgrenzung der einzelnen Untersuchungsgebiete (UG) erfolgte schutzgutbezogen und in Anlehnung an die wirkungsbezogenen Untersuchungsräume des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen“ Teil III des Eisenbahn-Bundesamtes, Stand 2014:

Untersuchungs- gebiet (UG)	Flächen- größe	Reichweite	Schutzgut
UG-Zone 0	rd. 29 ha	Beidseitig 200 m um die geplante Trassenachse	<ul style="list-style-type: none"> • Fläche und Boden • Wasser • Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt • kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

UG-Zone 1	rd. 120 ha	Beidseitig 500 m um die geplante Trassenachse	<ul style="list-style-type: none"> • Klima und Luft • Tiere (insb. Brutvögel)
UG-Zone 2	rd. 517 ha	Beidseitig 1.000 m um die geplante Trassenachse	<ul style="list-style-type: none"> • Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit • Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt • Landschaft

Die Untersuchungsgebiete sind in den Bestandsplänen des UVP-Berichtes (Unterlagen 10.1.1 bis 10.1.4) kartographisch dargestellt. Wegen weitergehender Aussagen zur Abgrenzung der UG wird auf Unterlage 10.1 (UVP-Bericht) verwiesen.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Entsprechend dem UVP-Bericht, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit und den Erkenntnissen aus der Online-Konsultation und der ergänzenden Videokonferenz vom 01.03.2021 sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Durch das Vorhaben ist mit baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu rechnen. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen, die über die Vornutzung durch die ehemalige Friesenbrücke hinausgehen, sind nicht zu erwarten.

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase wird es zu einer Belastung von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion in Form von Erschütterungs-, Schall-, Schadstoff-, Licht- und Staubimmissionen kommen.

Durch die Baustellenaktivität und die damit verbundenen Fahrzeugbewegungen ergeben sich außerdem Auswirkungen auf die Erholungsfunktion und die Freizeitinfrastruktur. Die Nutzungseinschränkungen (z. B. durch Baulärm) der vorhandenen Wanderwege oder dem westlich der Ems gelegenen regionalen Erholungsschwerpunkt (Friesenbad, Campingplatz Weener und angrenzender Landschaftspark) sind temporär und örtlich beschränkt.

B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Bezogen auf das Schutzgut **Tiere** treten durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf:

Baubedingte Auswirkungen

Aufgrund von Schall- und Erschütterungs- sowie Licht- und Abgasemissionen der Baufahrzeuge und -maschinen kann es bauzeitlich zu einer Vergrämung störungsempfindlicher Tierarten, z. B. von Brutvögeln, Fledermäusen oder Fischen, kommen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die anlagebedingte, dauerhafte Flächeninanspruchnahme, z. B. durch die Anlage der neuen Brückenpfeiler, führt zum Verlust von Biotopstrukturen und Habitaten.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Die mit dem Betrieb der Brücke verbundene Drehbewegung kann eine zusätzliche Störwirkung auf einzelne Artengruppen hervorrufen.

In Bezug auf das Schutzgut **Pflanzen** treten durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf:

Baubedingte Auswirkungen

Durch die baubedingte Flächeninanspruchnahme kommt es zum temporären Verlust von Biotopen von allgemeiner bis geringer Bedeutung.

Anlagebedingte Auswirkungen

Mit der Anlage der Brückenpfeiler und des Leitwerks ist eine dauerhafte Überprägung von Biotopstrukturen zu erwarten.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Innerhalb des Überschwenkbereichs der Drehbrücke findet sich ein einzelnes Weidengebüsch, welches im Aufwuchs durch den Brückenüberbau beschränkt sein wird.

Das **Schutzgut Biologische Vielfalt** ist durch die übrigen Schutzgüter vollumfänglich beschrieben, da es sich aus vielen einzelnen Teilbereichen und -aspekten der jeweiligen Schutzgüter ergibt. Daher erfolgt keine gesonderte Beschreibung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die biologische Vielfalt.

B.3.2.2.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden

In Bezug auf das Schutzgut **Fläche** treten durch das Vorhaben anlagebedingte Auswirkungen auf. Bau- und betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Anlagebedingte Auswirkungen

Mit der Gründung der Brückenpfeiler geht anlagebedingt ein dauerhafter Flächenverlust einher.

In Bezug auf das Schutzgut **Boden** treten durch das Vorhaben bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf. Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Baubedingte Auswirkungen

Durch die baubedingte, temporäre Flächeninanspruchnahme in Form von Bodenaushub, -abtrag und -einbau kann es zu Veränderungen des gewachsenen Bodenprofils bzw. zur Einbringung von ortsfremdem Material kommen. Weitere mögliche Auswirkungen sind Veränderungen der Wasserdurchlässigkeit infolge einer Bodenverdichtung sowie Schadstoffeinträge in den Boden.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt ist mit der Gründung der Brückenpfeiler ein dauerhafter Verlust natürlicher Bodenfunktionen verbunden.

B.3.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Das Schutzgut Wasser lässt sich in die Teilfunktionen „Grundwasser“ und „Oberflächengewässer“ differenzieren. Da durch das Vorhaben der Oberflächenwasserkörper (OWK) Ems unmittelbar betroffen ist, lag der Schwerpunkt der Betrachtung bei diesem Schutzgut auf den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (WRRL).

In Bezug auf **Oberflächengewässer** treten durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen auf:

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt kommt es zu einer temporären Inanspruchnahme von Wasserflächen zur Herstellung von Baugruben und Behelfsplattformen für den Rück- und Neubau der Pfeiler und Brückenträger. Durch die Verengung des Fließquerschnittes kann sich die Strömung temporär erhöhen und durch die Einbaumaßnahmen kann es zum Verlust von Uferstrukturen und Lebensräumen kommen. Darüber hinaus sind punktuelle Sedimentumlagerungen und -aufwirbelungen sowie der Eintrag von Stoffen und

Feinstäuben durch die Bauarbeiten zu erwarten. Durch bauzeitliche Erschütterungs- und Schallimmissionen ist von einer Störwirkung für die Aquafauna, insbesondere für Fische und Rundmäuler, auszugehen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die Neuanlage der Brückenpfeiler kommt es zu einer anlagebedingten Versiegelung von Flächen im Wasserkörper der Ems.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch den Einsatz von Schmierstoffen an Maschinenteknik und im Bahnbetrieb können Emissionen entstehen, die sich auf die biologischen sowie chemischen Qualitätskomponenten des OWK Ems auswirken.

In Bezug auf das **Grundwasser** können durch das Vorhaben baubedingte Auswirkungen auftreten. Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Baubedingte Auswirkungen

Durch die Verdichtung und Versiegelung von bauzeitlich genutzten Flächen kann es zu einer temporären Verringerung der Grundwasserneubildungsrate kommen. Während des Baustellenbetriebes und der Abbrucharbeiten können potenziell an unterschiedlichen Stellen Verlagerungen und Einträge von Stoffen und Feinstäuben auftreten. Es kommt darüber hinaus teilweise zu Sedimentumlagerungen oder -aufwirbelungen im Wasserkörper der Ems, die Auswirkungen auf das Grundwasser haben können.

B.3.2.2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

In Bezug auf Luft und Klima sind durch das Vorhaben bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen zu erwarten:

Baubedingte Auswirkungen

Staub- und Schadstoffemissionen während der Bauarbeiten können zu Verunreinigungen der Luft führen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt ist ein Verlust von Biotopstrukturen mit einer Funktion als Kaltluftentstehungsgebiet möglich.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch den Betrieb von Diesellokomotiven auf der fertiggestellten Bahnstrecke kann es zudem zu Verunreinigungen der Luft durch Feinstaub- und Stickoxidemissionen kommen.

B.3.2.2.6 Auswirkungen auf die Landschaft

In Bezug auf das Schutzgut Landschaft treten durch das Vorhaben bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf. Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Baubedingte Auswirkungen

Durch die baubedingte temporäre Flächeninanspruchnahme kommt es zu Auswirkungen auf die Eigenart der Landschaft durch temporäre Veränderung der Landschaftsstruktur.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch den anlagebedingten Raumanpruch des Brückenbauwerks kommt es zu Auswirkungen auf das Wohnumfeld, die Eigenart der Landschaft und auf bedeutsame Blickbeziehungen.

B.3.2.2.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

In Bezug auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter treten durch das Vorhaben bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf. Betriebsbedingte Auswirkungen sind nicht zu erwarten.

Baubedingte Auswirkungen

Durch den Abriss des Bestandsbauwerks kommt es zum Verlust eines Baudenkmals. Durch die baubedingte temporäre Flächeninanspruchnahme kann es außerdem zur Beschädigung oder dem Verlust von Bodendenkmälern und archäologischen Fundstellen kommen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die anlagebedingte dauerhafte Flächeninanspruchnahme kann zur Beschädigung oder dem Verlust von Bodendenkmälern und archäologischen Fundstellen führen.

B.3.2.2.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Aus den betrachteten Wirkgefügen zwischen den Schutzgütern sind keine über die Angaben zu den einzelnen Schutzgütern hinausgehenden Auswirkungen erkennbar.

B.3.2.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

Die in § 3 UVPG normierte Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt umfasst gemäß der Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPVwV) die Auslegung und die Anwendung der umweltbezogenen Tatbestandsmerkmale der einschlägigen Fachgesetze und Rechtsverordnungen auf den entscheidungserheblichen Sachverhalt. Außer Betracht bleiben für die Bewertung nicht umweltbezogene Anforderungen der Fachgesetze und die Abwägung umweltbezogener Belange mit anderen Belangen (Ziffer 6.1.1 Satz 2 UVPVwV). Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektauswirkungen, welche Beeinträchtigungen eines Schutzgutes nach sich ziehen, erfolgt mittels Auswertung der Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung, der Wirkungs- und Konfliktanalyse sowie der Ergebnisse der Konfliktanalyse.

Maßgeblich für die Bewertung der Umweltauswirkungen ist, ob das Vorhaben die umweltbezogenen Voraussetzungen der einschlägigen Fachgesetze erfüllt.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten (Unterlage 10.1 UVP-Bericht) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

B.3.2.3.1 Schutzgut Menschen

Baubedingte Auswirkungen

Die Untersuchung zu den baubedingten Schallimmissionen (Unterlage 15.1) kommt zu dem Ergebnis, dass Dauerschallpegel von mehr als 70 dB(A) am Tag zu keinem Zeitpunkt zu erwarten sind. Zwei Wohngebäude sind zeitweise von Beurteilungspegeln von mehr als 67 dB(A) und weniger als 70 dB(A) betroffen.

Fazit

Unter Einbezug der Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung von Baulärm, welche im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung geprüft und definiert worden sind (Unterlage 15.1), sind die verbleibenden Beeinträchtigungen auf die Wohnfunktion als nicht erheblich einzustufen. Aufgrund der lediglich bauzeitlichen und kleinräumigen Inanspruchnahme von relevanter Erholungsinfrastruktur sind die Beeinträchtigungen auf die Erholungsfunktion insgesamt als nicht erheblich zu bezeichnen. Es sind damit

keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch zu erwarten.

B.3.2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Schutzgut Tiere

Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Insbesondere eine bauzeitliche Betroffenheit von Vögeln, Fledermäusen und der Aquafauna durch das Vorhaben lässt sich nicht mit Sicherheit ausschließen. Die anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen sind von unwesentlicher Bedeutung.

Fazit

Unter Berücksichtigung von artenschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (s. Unterlage 11) sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere als nicht erheblich zu bezeichnen. Damit verbleiben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere.

Schutzgut Pflanzen

Baubedingte Auswirkungen

Im Zuge des Vorhabens werden durch die Baustelleneinrichtungsflächen überwiegend Biototypen von allgemeiner bis geringer Bedeutung überplant, darunter hauptsächlich intensiv genutzte Grünlandbereiche und Grabenstrukturen. Alle Baustelleneinrichtungsflächen und Zuwegungen werden nach Abschluss der Bauarbeiten zurückgebaut. Die betroffenen Biotopstrukturen können kurzfristig wiederhergestellt werden.

Daneben sind auch höherwertige Biotope von der Baustellenerschließung betroffen. Dies betrifft einen Weidenauenwald (WWT), Weidengebüsche (BAT) und einen kleinräumigen Röhrichtbereich (FWRP) in den Vorlandbereichen ostseitig der Ems. Um den Auwaldbestand zu schonen, wurde die notwendige Baustraße auf die Südseite der Friesenbrücke verlegt, sodass der Eingriff in die Gehölzstrukturen minimiert werden konnte.

Anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Die anlagebedingten Auswirkungen können als unwesentlich eingestuft werden. Das einzelne Weidengebüsch (BAT) im Überschwenkbereich der Drehbrücke wird betriebsbedingt durch den Brückenüberbau im Aufwuchs beschränkt sein. Ein dauerhafter Verlust des Weidengebüsches ist durch das Überschwenken nicht gegeben. Die niedrigwüchsigeren Röhrichtbereiche erfahren hinsichtlich der

Biotopentwicklung durch die Lage innerhalb des Überschwenkbereichs keine qualitativ bewertbaren Beeinträchtigungen.

Fazit

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen (s. Unterlage 11) sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen als nicht erheblich zu bezeichnen. Damit sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen zu erwarten.

B.3.2.3.3 Schutzgut Fläche und Boden

Schutzgut Fläche

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen

Die temporäre Flächeninanspruchnahme durch Baustraßen, Maschinenstellplätze und Baustelleneinrichtungsflächen bringt keine dauerhaften Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche mit sich, da die Flächen nach Umsetzung des Vorhabens wieder zur Verfügung stehen oder bereits vorhandene Wegeverbindungen zur Erschließung genutzt werden.

Dem dauerhaften Flächenverbrauch von 2403 m² durch die Anlage der Brückenfundamente ist eine Entsiegelung von 387 m² durch den Rückbau der Bestands Pfeiler gegenüberzustellen. Somit kommt es lediglich zu einer geringfügigen Neuversiegelung durch das Vorhaben.

Fazit:

Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche als nicht erheblich einzustufen. Damit sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Fläche zu erwarten.

Schutzgut Boden

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen

Die temporäre Flächeninanspruchnahme durch Baustraßen, Maschinenstellplätze und Baustelleneinrichtungsflächen bringt keine dauerhaften Auswirkungen auf das Schutzgut Boden mit sich, da die Flächen nach Abschluss der Bauarbeiten wiederhergestellt werden.

Die Neuversiegelung führt auf einer Fläche von 2.403 m² zu einem vollständigen Verlust der natürlichen Bodenfunktionen. Schutzwürdige Böden (verdichtungsempfindliche Böden, Böden mit hoher natürlicher Ertragsfähigkeit) sind in

einem Umfang von 344 m² betroffen. Durch den Rückbau der Bestands Pfeiler können die natürlichen Bodenfunktionen auf einer Fläche von 387 m² weitestgehend wiederhergestellt werden.

Fazit

Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Boden aufgrund der dauerhaften Überprägung des natürlichen Bodengefüges im Bereich der Pfeiler-Neugründungen als erheblich einzustufen. Damit sind mit dem Vorhaben erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden verbunden. Durch die vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen (Entsiegelung, Rückbau von Deckwerk am Emsufer) verbleiben jedoch keine erheblichen Beeinträchtigungen des Naturhaushaltes im Sinne der Eingriffsregelung (s. Unterlage 11).

B.3.2.3.4 Schutzgut Wasser

Schutzgut Oberflächengewässer

Baubedingte Auswirkungen

Die wasserseitige Flächeninanspruchnahme für Bauarbeiten erfolgt nur temporär und die Durchgängigkeit des Flusses bleibt jederzeit erhalten. Die punktuellen Sedimentumlagerungen und -aufwirbelungen sind in ihrer Intensität vergleichbar oder geringer als die regelmäßig stattfindende Gewässerunterhaltung in Form von Baggerarbeiten für die Schifffahrt, die Umlagerungen infolge starker Strömungsänderungen durch die Tidebeeinflussung oder Schiffsüberführungen und den dazu erforderlichen Aufstau der Ems. Um den baubedingten Eintrag von Schadstoffen in die Ems zu weitestgehend zu vermeiden, werden diverse Vermeidungsmaßnahmen ergriffen (z. B. Abdeckungen durch Geotextilien oder Sprengschutzmatten im Zuge der Sprengarbeiten, Auffangnetze beim Abtrag des Abbruchmaterials der Bestands Pfeiler, Einsatz von Filtern beim Abpumpen des Wassers innerhalb der Spundwände in die Ems, Einsatz von Blechtafeln als Unterfang bei den Trennschneidarbeiten an den Stahlträgern; s. Unterlage 14).

Bauzeitlicher Lärm und Erschütterungen können eine Störwirkung auf die Aquafauna, insbesondere Fische, ausüben. Da die Durchgängigkeit der Ems jedoch jederzeit gegeben ist, können diese zum einen auf störungsfreie Gewässerzonen ausweichen. Zum anderen sind verschiedene Maßnahmen vorgesehen, um Störungen zu vermeiden bzw. zu verringern (s. Unterlagen 11 und 12).

Anlagebedingte Auswirkungen

Da es sich im Neubauzustand im Vergleich zum vorherigen Zustand um eine geringere Anzahl an Pfeilern im Wasser handelt, ist insbesondere hinsichtlich der Durchgängigkeit des Gewässers von keiner Verschlechterung auszugehen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch den Einsatz von Schmierstoffen an Maschinenteknik und im Bahnbetrieb kommt es entsprechend detaillierter rechnerischer Nachweise im Fachbeitrag zur WRRL (Unterlage 14) zu keiner vorhabenbedingten Verschlechterung des chemischen Zustandes des OWK Ems. Die Entwässerung der Brücke kann in die Ems erfolgen, da keine Grenzwerte einer Umweltqualitätsnorm (UQN) gemäß Oberflächengewässerverordnung (OGewV) überschritten werden. Es ist weiterhin von keiner Gefahr für das Gewässer auszugehen, da im Bahnverkehr für Verlustschmierung (Spurkranz, Weiche, Puffer) nur biologisch schnell abbaubare Produkte verwendet werden.

Insgesamt ist eine Verschlechterung des chemischen oder ökologischen Zustands des Oberflächenwasserkörpers Ems nicht zu erwarten.

Schutzgut Grundwasser

Baubedingte Auswirkungen

Mit einer Verringerung der Grundwasserneubildung durch Verdichtung auf den bauzeitlich benötigten Flächen ist nur in geringem Maße zu rechnen. Da das Wasser zudem nicht abgeleitet wird, findet eine Versickerung neben den Flächen statt, weshalb nur von einer Verschiebung des Versickerungspfades ausgegangen wird. Die Flächen und damit auch die Versickerungsfähigkeit werden im Anschluss entsprechend ihres Ausgangszustandes wiederhergestellt. Damit kommt es zu keiner mengenmäßigen Verschlechterung des Grundwasserkörpers.

Durch die bauzeitlichen Sedimentumlagerungen und -aufwirbelungen wird keine Verschlechterung des chemischen Zustands des Grundwasserkörpers erwartet. Die Analytik-Ergebnisse aus den Eluatproben, die als Orientierungswerte zur Bewertung des Schadstoffeintrags genutzt werden können, zeigen keine Grenzüberschreitungen für die Prüfwerte der Bundes-Bodenschutz-Verordnung (BBodSchV). Demnach ist auch bei einer Lagerung des Baggergutes an Land kein Eintrag von Schadstoffen nach BBodSchV ins Grundwasser zu erwarten.

Um einen Eintrag von Schadstoffen in das Grundwasser weitestgehend zu vermeiden, werden verschiedene Maßnahmen ergriffen (z. B. Bereitstellungsfläche für abtransportiertes Material außerhalb des Trinkwasserschutzgebietes, Zurückhalten

von Schadstoffen an Geotextil und Schotter auf Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen).

Fazit

Unter Berücksichtigung der Maßnahmen aus dem eigenständigen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (Unterlage 14) sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser als nicht erheblich einzustufen. Damit sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

B.3.2.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Bau-, anlage- und betriebsbedingte Auswirkungen

Die Belastung der Luft durch die Verwendung von Baumaschinen beschränkt sich auf die Bauphase und ist damit nur temporär wirksam. Die Offenlandbereiche werden in ihrer Funktion als Kaltluftentstehungsgebiet durch die Anlage der Brückenpfeiler nur geringfügig in Anspruch genommen. Betriebsbedingte Auswirkungen, die über das Maß der ehemaligen Bestandssituation hinausgehen, sind nicht zu erwarten.

Fazit

Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Luft als nicht erheblich einzustufen. Damit sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima zu erwarten.

B.3.2.3.6 Schutzgut Landschaft

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen

Die baubedingten Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft sind von nur unwesentlicher Bedeutung.

Die denkmalgeschützte Friesenbrücke stellt ein prägendes Element der Emsmarschen dar und fügt sich authentisch in das Landschaftsbild ein. Beim Neubau der Friesenbrücke soll die historische Fachwerkbauweise wieder aufgegriffen werden, um die Brücke als charakteristisches Landschaftselement zu erhalten und eine technische Überprägung der Landschaft zu vermeiden. Auch die visuelle Barrierewirkung durch die Friesenbrücke wird sich im Vergleich zum gegenwärtigen Zustand nicht verschlechtern, da die für das Landschaftsbild bedeutsamen Blickbeziehungen erhalten bleiben.

Fazit

Insgesamt sind die Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft als nicht erheblich einzustufen. Damit sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft zu erwarten.

B.3.2.3.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen

Bodendenkmäler und archäologische Fundstellen sind von dem Vorhaben nicht betroffen. Die Deiche, welche ost- und westseitig der Ems verlaufen, werden bauzeitlich temporär gequert, um den Rück- und Neubau der Friesenbrücke zu ermöglichen. Nach Beendigung der Bauarbeiten werden die Baustraßen vollständig zurückgebaut, sodass keine dauerhaften Auswirkungen zu erwarten sind.

Die Friesenbrücke selbst sowie das westseitig der Ems vorhandene Brückenwärterhäuschen sind als Baudenkmäler ausgewiesen. Mit dem Rückbau des Brückenbauwerks und dem Ausbau des Wärterhäuschens sind die Denkmäler unmittelbar betroffen.

Fazit

Aufgrund der Betroffenheit zweier denkmalrechtlich geschützter Bauwerke sind mit dem Vorhaben erhebliche Beeinträchtigungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter verbunden (Anmerkung: Die Sanierung des Brückenwärterhäuschens ist nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens, s. Kap. A.7.4). Damit kommt es zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter.

B.3.2.4 Zusammenfassung

Das Vorhaben ruft erhebliche Beeinträchtigungen und damit erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter Boden sowie kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter hervor. Die Wirkfaktoren des Vorhabens, die im Wesentlichen zu erheblichen Auswirkungen führen, bestehen in der kleinräumigen Versiegelung schutzwürdiger Böden durch die Gründung der neuen Brückenpfeiler sowie in dem Rückbau der denkmalgeschützten Friesenbrücke.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Erneuerung der EÜ Friesenbrücke über die Ems bei Weener, die infolge eines Schiffsanpralls im Jahr 2015 zerstört wurde und sich seitdem außer Betrieb befindet. Die Planung dient der Wiederherstellung einer zwar unterbrochenen, aber planungsrechtlich beständigen Schienenverkehrsverbindung, ohne dass das Vorhaben mit einer Änderung von Leistungsmerkmalen der planungsrechtlich vorhandenen Strecke verbunden wäre. Die neue Brückenkonstruktion wurde unter Berücksichtigung der Anforderungen an die betriebliche Sicherheit, die Tragsicherheit und die Dauerhaftigkeit des Bauwerks gewählt.

Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Abweichungen vom Regelwerk

B.4.2.1 Zustimmung im Einzelfall (ZiE)

Für die Erneuerung der EÜ Friesenbrücke werden mehrere Unternehmensinterne Genehmigungen (UiG) erforderlich. Diese betreffen den Ingenieurbau sowie den Oberbau (weitere Ausführungen in Unterlage 1, S. 23). Zum Zeitpunkt der Beschlussfassung lagen die erforderlichen Zustimmungen im Einzelfall (ZiE) noch nicht vor, da hierfür ein detaillierterer Planungsstand benötigt wird, der voraussichtlich erst im Rahmen der Ausführungsplanung erreicht wird. Die Vorhabenträgerin befand sich zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bereits in den erforderlichen Abstimmungen mit dem Eisenbahn-Bundesamt, Referat 21. Laut Aussage der Vorhabenträgerin entfalten die benötigten ZiE keine Außenwirkung, die im Rahmen der Planfeststellung zu berücksichtigen wäre. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass die notwendigen ZiE zum gegebenen Zeitpunkt eingeholt werden und sieht hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.3 Variantenentscheidung

Das Vorhaben „Erneuerung der EÜ Friesenbrücke“ ist gegenständlich beschränkt auf einen Ersatzneubau der durch Schiffshavarie (teil-)zerstörten Brücke in der vormaligen Streckenfunktion. Variantenbetrachtungen sind deshalb zulässigerweise auf die Brückenkonstruktion und Dimensionierung im Rahmen der Leistungsmerkmale der Bestandsstrecke und den aktuellen Anforderungen der Schiffbarkeit der

Bundeswasserstraße Ems beschränkt. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde ist die fachplanerische Vorzugsentscheidung auch vor dem Hintergrund des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsprüfung belegt und nachvollziehbar (s. Unterlage 10). Die Wahl der Variante V3 liegt insbesondere in den eisenbahnbetrieblichen Belangen (Anforderungen an die betriebliche Sicherheit, die Tragsicherheit und die Dauerhaftigkeit) begründet.

B.4.4 Wasserhaushalt

B.4.4.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Sachbereich 6 des Eisenbahn-Bundesamtes hat mit Schreiben vom 24.11.2020 (Az. 58611-576te/001-1114#004) wasserrechtliche Erlaubnisse unter Berücksichtigung von Nebenbestimmungen und Hinweisen ausgesprochen. Die Planfeststellungsbehörde hat die wasserrechtlichen Erlaubnisse in Kap. A.3 dieses Beschlusses mit erteilt.

Die Vorhabenträgerin hat die in der Stellungnahme formulierten Hinweise und Nebenbestimmungen zur Kenntnis genommen und zugesagt, diese in der weiteren Bearbeitung des Vorhabens zu berücksichtigen. Die fehlenden Angaben zu den geplanten Einleitungsstellen wurden dem Eisenbahn-Bundesamt nachgereicht (Unterlage 16.2).

Eignung des Versickerungsgrabens für Starkregenereignisse

Zur Einleitung von Niederschlagswasser über Regenfallrohre in den vorhandenen Graben an der Anliegerstraße „Müggenborg“ merkt der Sachbereich 6 an, dass aus wasserwirtschaftlicher Sicht auf einen rechnerischen Nachweis gem. DWA-A 138 verzichtet werden könne, wenn sichergestellt sei, dass der bestehende Graben neben evtl. anderen angeschlossenen Entwässerungsflächen zusätzlich die anfallende Wassermenge eines 1-jährlichen Starkregenereignisses ($r_{15, n=1}$; $1,1 \text{ m}^3$) aufnehmen könne und stärkere Niederschlagsereignisse nicht zu Schäden Dritter führen würden. Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, dass nach Abstimmung mit dem zuständigen Träger der vorhandene Graben zur Aufnahme der anfallenden Wassermenge geeignet sei. Die Dimensionierung des bestehenden Grabens werde im Zuge der weiteren Planung geprüft und berücksichtigt.

Auch nach Absprache zwischen der Vorhabenträgerin und dem Landkreis Leer in der ergänzenden Videokonferenz am 01.03.2020 wird der Versickerungsgraben (Ifd. Nr. 53 des Bauwerksverzeichnisses – Unterlage 4) für Starkregenereignisse als geeignet

erachtet. Eine wesentliche Veränderung des Grabens ist daher nicht von Nöten. Sollte dies dennoch notwendig werden, ist seitens der Vorhabenträgerin mit dem zuständigen Eigentümer oder Unterhaltungspflichtigen – laut des Landkreises Leer unterliegt die Unterhaltung des Grabens einer Privatperson – der Kontakt herzustellen.

Vor dem Hintergrund der Erwidern der Vorhabenträgerin sieht die Planfeststellungsbehörde hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.4.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Landkreis Leer – Untere Wasserbehörde

Der Landkreis Leer bringt mit Schreiben vom 09.06.2020 (Az. III/61.2.4) aus wasserbehördlicher Sicht keine Bedenken gegen das Vorhaben zum Ausdruck.

Gewässerkundlicher Landesdienst (GLD) des NLWKN – Betriebsstelle Aurich

Der GLD äußert ebenfalls keine Bedenken (Schreiben vom 11.06.2020, Az. A3-62022-02-Weener EÜ Friesenbrücke), nennt aber Hinweise und Auflagen, die zu berücksichtigen seien, damit wesentliche Auswirkungen auf den Wasserhaushalt nicht auftreten würden. Die Vorhabenträgerin nimmt die in der Stellungnahme genannten Hinweise und Auflagen zur Kenntnis und sagt zu, diese in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

In Bezug auf die Äußerungen des GLD zu den Auswirkungen der geplanten Lockerungssprengungen auf die nächst gelegenen Förderbrunnen des Wasserwerkes Weener erwidert die Vorhabenträgerin, dass aus gutachterlicher Sicht keine Bedenken gegen die Lockerungssprengungen bestünden. Es werde angenommen, dass die Förderbrunnen DIN-konform hergestellt seien und der verwendete Filterkies im Ringraum der Brunnen gegenüber den anstehenden Böden filterstabil gewählt worden sei. Diese Filterstabilität berücksichtige nicht, ob die Bodenpartikel in Schwebelage oder ruhend seien, sondern würde auf der reinen Relation der Größe der Partikel basieren. Somit sollte ein Energieeintrag auch keine Auswirkungen auf die Funktionstüchtigkeit der Schicht haben. Schwingungen im Boden könnten prinzipiell dazu führen, dass Ablagerungen innerhalb eines Brunnens (z. B. ausgefallenes Eisen) aufgewirbelt werden, allerdings seien dafür Vibrationen und keine Einzeldruckwellen erforderlich. Damit durch die Sprengung in der angrenzenden Bebauung an den Wohnhäusern keine Schäden entstehen, werde die Ladungsmenge für die Sprengung dahingehend begrenzt, dass maximale Schwingungsgeschwindigkeiten am Fundament von weniger als 5 mm/s auftreten würden. Auf dieser Grundlage könnten Schwingungsgeschwindigkeiten in 1400 m Entfernung gemäß DIN 4150-1 prognostiziert werden. Die Prognose stelle ein

„Worst Case“-Szenario dar. Bei diesem Szenario ergebe sich in 1400 m Entfernung der Sprengstelle eine Erschütterungsimmission von 0,05 mm/s. Dieser Wert liege unterhalb der Fühlschwelle, die im Allgemeinen mit 0,1 mm/s angegeben werden könne. Die Immission läge damit im Bereich der Mikroseismizität. Kleinere, im Fernfeld verursachte seismische Ereignisse würden diesen Wert mehrmals jährlich erreichen. Es sei nicht von einer erhöhten Belastung infolge der Lockerungssprengung in 1400 m Entfernung auszugehen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwidern der Vorhabenträgerin an und sieht hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Um den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege Rechnung zu tragen, hat die Vorhabenträgerin einen Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) inkl. Bestands- und Konfliktplan, Maßnahmenplänen und Maßnahmenblättern vorgelegt (Unterlage 11). Der LBP zeigt die durch das Vorhaben hervorgerufenen Konflikte schutzgutbezogen auf. Durch entsprechende Vermeidungsmaßnahmen können erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter Vegetation und Boden vermieden werden. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen können zudem Verbotstatbestände gemäß § 44 Abs. 1 BNatSchG ausgeschlossen werden. Durch Ausgleichsmaßnahmen können die nicht vermeidbaren erheblichen Beeinträchtigungen kompensiert werden.

Landkreis Leer – Untere Naturschutzbehörde

Die Untere Naturschutzbehörde (UNB) des Landkreises Leer merkt in ihrer Stellungnahme vom 09.06.2020 (Az. III/61.2.4) an, dass es vorhabenbedingt kleinräumig sowohl zu dauerhaften als auch zu temporären Eingriffen in nach § 30 BNatSchG geschützte Biotopie komme. In den Planunterlagen sei nicht für alle betroffenen gesetzlich geschützten Biotopie abschließend nachzuvollziehen, ob die Beeinträchtigungen durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen in dem notwendigen Maße ausgeglichen würden.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin die zusätzliche Unterlage 11.1.4 „Erläuterung zu Eingriffen in gesetzlich geschützte Biotopie und Antrag auf Ausnahme gemäß § 30 BNatSchG (Abs. 2)“ als Anlage zum LBP vorgelegt. Darin wird dargelegt, welche nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopie vom Vorhaben betroffen sind und inwiefern diese Eingriffe durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen werden können. Um den räumlich-funktionellen Ausgleich des dauerhaft beanspruchten Tide-

Weiden-Auengebüsches (BAT) bzw. Tide-Weiden-Auenwaldes (WWT) zu gewährleisten, wurde die zusätzliche Ausgleichsmaßnahme 011_A aufgenommen. Es ist vorgesehen im Osten des Brückenbauwerks angrenzend an die bestehenden Weiden- bzw. Ufergehölze auf ca. 98 m² standorttypische Auengehölze zu pflanzen (s. Unterlagen 11.1.1 und 11.1.3). Die UNB erklärte sich in der ergänzenden Videokonferenz vom 01.03.2021 (s. Kap. B.1.3.5) aus naturschutzfachlicher Sicht mit den Inhalten der Unterlage 11.1.4 einverstanden, da der erforderliche Ausgleich gleichartiger Biotope in der Unterlage auf der Grundlage des LBP nachvollziehbar dargestellt und nachgewiesen werde.

Die UNB merkt in der Stellungnahme vom 09.06.2020 weiterhin an, dass die Baustelleneinrichtungsfläche und die entsprechende Zufahrt östlich der Kreisstraße 22 (Bauwerksverzeichnis-Nr. 90-93) unmittelbar an einem Weiden-Sumpfbüsch nährstoffreicher Standorte (BNR) entlangführen würden. Dieses werde im Biotopkataster des Landkreises Leer mit der Bezeichnung „GB-LER 636-1“ zwar fälschlicherweise als Tide-Weiden-Auengebüsch (BAT) geführt, der Schutzstatus gemäß § 30 BNatSchG sei aber dennoch gegeben. Um Auswirkungen auf den Wurzelbereich bzw. die Grundwasserversorgung des Weiden-Sumpfbüschs (BNR) ausschließen zu können, sei aus Sicht der UNB zu prüfen, ob in diesem Bereich zusätzliche Vermeidungsmaßnahmen bzw. eine Anpassung der Planung erforderlich seien.

Die Vorhabenträgerin hat daraufhin die technische Planung an den Bauwerken 90-93 angepasst, indem die Baustellenzufahrt verkleinert und ein zusätzlicher Schutzzaun vorgesehen wurde. Auf diese Weise kann eine Beeinträchtigung des nach § 30 BNatSchG geschützten Weiden-Sumpfbüschs (BNR) vermieden werden. Die Änderungen sind sowohl im Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan (Unterlage 8.2), dem Bestands- und Konfliktplan (Unterlage 11.1.2) sowie dem Maßnahmenplan (11.1.3) dargestellt.

Unter Berücksichtigung der geplanten Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen verbleiben keine Beeinträchtigungen von nach § 30 BNatSchG geschützten Biotopen. Die Planfeststellungsbehörde sieht aufgrund der Anpassungen der Planung und der entsprechenden Planunterlagen keinen weiteren Regelungsbedarf.

NLWKN Betriebsstelle Brake-Oldenburg, Geschäftsbereich IV (Naturschutz):

In seiner Stellungnahme vom 11.06.2020 (Az. A3-62022-02-Weener EÜ Friesenbrücke) weist der NLWKN - Betriebsstelle Brake-Oldenburg, Geschäftsbereich IV (Naturschutz) auf das Vorhaben „Tidepolder Coldemüntje“ hin, das in unmittelbarer

Nähe des Vorhabens zur Erneuerung der EÜ Friesenbrücke geplant sei. Im Bereich des ehemaligen Altarms Grotegaste soll in den Jahren 2021 bis 2023 der vorbenannte Polder wiederhergestellt werden. Vorhabenträger des beim Landkreis Leer beantragten Planfeststellungsverfahrens ist der NLWKN.

Der NLWKN weist auf voraussichtliche räumliche und zeitliche Überschneidungen beider Vorhaben hin. Diese betreffen vor allem die Verfügbarkeit von Transportwegen, die während der sich überschneidenden Bauphasen für beide Vorhaben genutzt werden sollen. Es habe hierzu bereits erste Gespräche der Vorhabenträgerin mit dem NLWKN gegeben, sodass eine textliche Berücksichtigung in den Antragsunterlagen zum Tidepolder Coldemüntje erfolgt sei (s. Unterlage 1). Um sicherzustellen, dass durch die Erneuerung der Friesenbrücke die Baumaßnahme des Landes Niedersachsen nicht behindert werde, wird vorgeschlagen, im Beschluss eine entsprechende Nebenstimmung aufzunehmen. Bei der konkreten Ausführungsplanung sollten die Aspekte des Tidepolders Coldemüntje berücksichtigt werden und eine Beteiligung und Abstimmung mit dem NLWKN, Betriebsstelle Brake-Oldenburg, Geschäftsbereich IV erfolgen.

Die Vorhabenträgerin sagt im Rahmen der Erwiderung zu, die Aspekte bzgl. des Vorhabens „Tidepolder Coldemüntje“ bei der Ausführungsplanung zu berücksichtigen. Insbesondere werde die Ausführungsplanung bezüglich der Verfügbarkeit von Transportwegen mit dem NLWKN als Vorhabenträger abgestimmt.

Seitens des NLWKN wird die geplante Ausgleichsmaßnahme A_010 (Entfernung des Deckwerks im Uferbereich der Ems) als positiv bewertet, da sie den Zielsetzungen der betroffenen Schutzgebiete nicht entgegenstehe und mit einer positiven Entwicklung des landseitig vorhandenen Schilfgürtels zu rechnen sei. Um die natürliche Dynamik im Vorland zulassen zu können, solle allerdings das entfernte Deckwerk nicht durch Palisaden und Steinwalzen ersetzt werden.

Es solle außerdem sichergestellt werden, dass durch die Maßnahme keine übermäßigen Landverluste durch Erosion entstünden, da der landeinwärts anschließende Schilfgürtel Bruthabitat für die wertgebende Rohrweihe sei und sich in seiner Ausdehnung nicht wesentlich verkleinern solle. Die Strömung in der Ems sei sehr stark, so dass mit Sedimentverlagerungen gerechnet werden müsse.

Da im Vorfeld der Maßnahmenplanung keine Prognose zur Erosion nach Entsiegelung der Uferlinie der betroffenen Flurstücke erstellt wurde, wird es seitens des NLWKN als erforderlich angesehen, die Maßnahme mit einem mehrjährigen Monitoring zu begleiten. Dabei soll festgestellt werden, wie sich das entsiegelte Ufer und die

angrenzenden Ufer mittelfristig entwickeln, um übermäßige Erosionstendenzen rechtzeitig erkennen und ggf. Gegenmaßnahmen ergreifen zu können. Ein Entscheidungsvorbehalt zu ggfs. notwendigen Änderungen auf Grundlage der Ergebnisse aus diesem Monitoring sei ebenfalls mit aufzunehmen.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise und Aussagen zur Kenntnis und sagt zu, diese in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Insbesondere die Maßnahmenbegleitung in Form eines Monitorings bei der Entwicklungspflege wird seitens der Vorhabenträgerin zugesagt.

In der Online-Konsultation äußert sich der NLWKN erneut (Stellungnahme vom 30.11.2020, Az. A3-62022-02-Weener EÜ Friesenbrücke) und wiederholt den Wunsch, die Belange des Masterplan Ems sowie das Monitoring zur Ausgleichsmaßnahme A_010 als Nebenbestimmung in den Beschluss aufzunehmen.

Die Planfeststellungsbehörde sieht aufgrund der umfangreichen Zusagen der Vorhabenträgerin keinen weiteren Regelungsbedarf. Die Belange von Naturschutz und Landschaftspflege werden im Rahmen des Vorhabens gewahrt.

B.4.6 Artenschutz

Der Landkreis Leer als Untere Naturschutzbehörde (UNB) kritisiert in seiner Stellungnahme vom 09.06.2020 (Az. III/61.2.4) die artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahme 007_VA, die bei Hinweisen auf Quartiere von Fledermäusen das stückweise Abtragen des Quartierbaumes und die Sicherung des relevanten Stammabschnittes sowie das Anbringen von Fledermauskästen vorsieht. Die Prognose für den Erfolg der Vermeidungsmaßnahme sei nur unzureichend möglich, da dieser von der betroffenen Fledermausart abhängig sei. Mit einer Neuannahme von versetzten Stammabschnitten als Quartier sei nur mittelfristig bis (sehr) langfristig zu rechnen, ggf. sei ein Totalverlust des Quartiers zu erwarten. Zudem stellt der Landkreis unter Bezugnahme auf eine Studie von Zahn, A. & Hammer, M. (2017: Zur Wirksamkeit von Fledermauskästen als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme) die grundsätzliche Wirksamkeit des Einsatzes von Fledermauskästen infrage. Die Herstellung von Ersatzquartieren (Fledermauskästen) als Umsiedlungsmaßnahme sei in der Regel nur sehr eingeschränkt geeignet und eine Beeinträchtigung lokaler Populationen ließe sich i. d. R. nur dann kompensieren, wenn Maßnahmen mehrere Jahre vor Beginn des Eingriffs realisiert würden. Aus den Unterlagen ließe sich des Weiteren nicht entnehmen, wo die Kästen aufgehängt werden sollen und wie die rechtliche Sicherung erfolge.

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, dass die beschriebene Maßnahme 007_VA eine fachlich anerkannte, artenschutzrechtlich begründete Vermeidungsmaßnahme darstelle. Bei konsequenter Umsetzung des beschriebenen Vorgehens würden Fledermäuse durch Baumfällungen weder verletzt noch getötet, sodass der Verbotstatbestand nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nachweislich vermieden werde. Aus Sicht der Vorhabenträgerin sei nicht davon auszugehen, dass das stückweise Abtragen von Quartierbäumen eine vollständige Vernichtung oder eine Beschädigung (d.h. Veränderungen, die eine Beeinträchtigung der ökologischen Funktionalität herbeiführen) zur Folge habe.

Die vorliegenden Kartierergebnisse (LAREG, 2018; Unterlage 10.3) ließen darauf schließen, dass mit hoher Wahrscheinlichkeit keine besonderen Quartierfunktionen, wie Wochenstubenquartiere oder Winterquartiere der Breitflügelfledermaus, Großen Bartfledermaus, des Großen Abendseglers, der Rauhaufledermaus, der Zwergfledermaus sowie der Arten der Gattungen Myotis und Plecotus durch das Vorhaben betroffen seien und auch eine Entwicklung bedeutender Quartiere bis zum Baubeginn nicht zu erwarten sei. Aktuell sei lediglich von einer potenziellen Funktion als Tagesquartier auszugehen. Im Umfeld des geplanten Vorhabens seien ausreichende potenzielle Tagesquartiere im Bereich alter Baumbestände entlang der Bahntrasse sowie entlang von Wegen vorhanden. Zudem sei zu berücksichtigen, dass Fledermäuse mehrere Tagesquartiere nutzen. Die Wirksamkeit von Fledermauskästen u. a. als Ausgleich des Verlustes von Tagesquartieren werde in verschiedenen Literaturquellen als gegeben angesehen (s. u.a. LANUV NRW (2020): Artenschutzmaßnahmen und Monitoring für Säugetiere).

Sollten wider Erwarten zum Zeitpunkt der Durchführung der Baumaßnahme Fledermäuse in das Baufeld eingewandert sein und bedeutende Quartiere nachgewiesen werden, so würden Anzahl und Standorte der Fledermauskästen in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Leer festgelegt werden. Als Ausgleichsverhältnis kämen die vom LBV-SH (2011) angegebenen Verhältnisse in Betracht. Mögliche Standorte für Kästen befänden sich in alten Gehölzbeständen südlich der vorhandenen Bahntrasse auf Bahngrund.

Die Planfeststellungsbehörde wertet die Aussage der Vorhabenträgerin zur Abstimmung bezüglich der Anzahl und Standorte der Fledermauskästen als Zusage gegenüber der UNB und sieht vor diesem Hintergrund keinen weiteren Regelungsbedarf. Die Belange des Artenschutzes werden im Rahmen des Vorhabens gewahrt.

B.4.7 Habitat- und Artenschutz gemäß FFH-Richtlinie

Die Einwendungen Nr. 6 und Nr. 7 bemängeln in nahezu gleichem Wortlaut, dass hinsichtlich der möglichen Auswirkungen auf die maßgeblichen Erhaltungsziele benachbarter FFH- und Vogelschutzgebiete rechtsfehlerhaft von einer förmlichen FFH-Verträglichkeitsprüfung Abstand genommen worden sei. Die nur vorgelegte Vorprüfung von Kortemeier Brokmann (Unterlage 12) zeige die Einwirkpfade möglicher Beeinträchtigungen - etwa als Wanderstrecke für Neunaugen und Stinte¹ - auf (vgl. Tab. 2, S. 13), verneine deren Relevanz dann aber mit einer nicht durchgängig nachvollziehbaren und fachlich unersetzten Erwägung. Soweit die im Fluss auftretenden Sauerstoffmangelsituationen für die Neunaugen und Fische dabei zugunsten des Vorhabens bewertet würden (vgl. S. 15), sei das fehlerhaft. Die Einwendung erklärt dazu, dass nach der Rechtsprechung des BVerwG neu hinzukommende Belastungen umso eher als erheblich zu bewerten seien, je stärker eine Vorbelastung schon sei. Und soweit für den Fall ausreichender Sauerstoffgehalte eine Ausweichoption auf der – nur – 180 Meter breiten Ems konstatiert werde, bleibe die Tragfähigkeit dieser entscheidenden Annahme unklar und sei fachlich nicht unersetzt. Es sei vielmehr nichts dafür ersichtlich, dass es in der Bauphase „ungestörte Gewässerzonen“ weiterhin geben werde.

Auf diese Einwendungen erwidert die Vorhabenträgerin, dass nach dem Ergebnis der FFH-Vorprüfung auf der Grundlage der vollständig ermittelten Wirkfaktoren Beeinträchtigungen für zu berücksichtigende Vogelschutz- und FFH-Gebiete, deren maßgebliche Bestandteile, Erhaltungs- und Entwicklungsziele ausgeschlossen werden könnten, so dass eine weiterführende Verträglichkeitsprüfung nicht erforderlich sei. Zudem betrage die geringste Entfernung eines Vogelschutzgebietes zum größten im Rahmen des eigenständigen UVP-Berichts definierten Untersuchungsgebiet rd. 350 m.

Zum Thema Sauerstoffmangel und der vorkommenden aquatischen Fauna im Bereich der Friesenbrücke erläutert die Vorhabenträgerin, dass hierzu ein detailliertes Fachgutachten erstellt worden sei. Entsprechende Inhalte und Bewertungen seien laut der Vorhabenträgerin der Unterlage des Büros KüFOG aus dem Jahr 2018 (Unterlage 10.2) entnommen. Eine Kernaussage des Berichts von KüFOG (2018) sei, dass bereits über mehrere Jahre (regelmäßige) Sauerstoffdefizite (S. 6, 9, 10) vorlagen. Zudem wurden konkrete Untersuchungen der lokalen Fischfauna (inkl. Eier/Larven) miteinbezogen, und deren spezifisches Laichverhalten betrachtet, sodass aus Sicht

¹ Anmerkung aus der landesbehördlichen Stellungnahme: „[...] gemeint dürfte allerdings die im Fachbeitrag benannte Finte (*Alosa fallax*) sein, eine zu den Heringsarten (*Clupeiformes*) gehörende anadrome Wanderfischart.“

der Vorhabenträgerin entsprechend belastbare und fundierte Aussagen vorliegen würden. Gleichzeitig seien längere Zeiträume berücksichtigt worden, welche die Kernaussagen des Berichts noch weiter plausibilisierten.

Im Rahmen der ergänzenden Videokonferenz vom 01.03.2021 (s. Kap. B.1.3.5) wurde die mögliche Beeinträchtigung der in der FFH-Vorprüfung (Unterlage 12) behandelten Wanderkorridore der Fische und Rundmäuler behandelt. Im Nachgang zu dieser Videokonferenz einigten sich die beteiligten TÖBs (LAVES, NLWKN sowie die UNB des Landkreises Leer) und die Vorhabenträgerin darauf, eine Anpassung des Maßnahmenblatts 006_VA „Bauzeitenregelung für die Aquafauna“ vorzunehmen. Diese Anpassung beinhaltet den Einsatz schallminimierter Rammmethoden, die Anwendung eines Soft-Starts zur Vergrämung von wandernden Fisch- und Neunaugenarten sowie Bauzeitenregelungen während der verschiedenen Kernwanderzeiten (s. Unterlage 11.1.1).

Durch die im Maßnahmenblatt 006_VA festgelegten Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen können Beeinträchtigungen des Wanderkorridors der Arten Flussneunauge, Meerneunauge und Finte ausgeschlossen werden. Insgesamt ist damit keine Beeinträchtigung der Arten als für den Schutzzweck maßgebliche Bestandteile der FFH-Gebiete „Unterems und Außenems“ (DE-2507-331) sowie „Ems“ (DE-2809-331) zu erwarten.

Vor dem Hintergrund der Anpassung des Maßnahmenblattes 006_VA sieht die Planfeststellungsbehörde hier keinen weiteren Regelungsbedarf. Die Belange gemäß FFH-Richtlinie und der o. g. FFH-Gebiete werden im Rahmen des Vorhabens gewahrt.

B.4.8 Gewässerschutz gemäß WRRL

Die Vorhabenträgerin hat mit der Unterlage 14 einen Fachbeitrag zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) vorgelegt, um die Auswirkungen des Vorhabens auf das Verschlechterungsverbot und das Verbesserungsgebot zu prüfen sowie die Vereinbarkeit des Vorhabens mit den Bewirtschaftungszielen der betroffenen Gewässer zu bewerten.

Die Einwendung Nr. 6 kritisiert, dass der wasserrechtliche Fachbeitrag nicht in jeder Hinsicht den rechtlichen Anforderungen aus Art. 4 WRRL bzw. aus §§ 27 und 47 WHG gerecht werde, ohne dies allerdings näher auszuführen.

Die Einwendung Nr. 7 wiederholt diese Kritik. Hinsichtlich der Betroffenheit des OWK 06037 (Ems Papenburg bis Leer) sei es angesichts der schon jetzt dramatischen Zielverfehlung der Ziele der WRRL und des schon jetzt schlechten Zustandes nach

dem maßgeblichen Urteil des EuGH vom 01.07.2015 zur geplanten Weservertiefung jede weitere Verschlechterung der maßgeblichen Qualitätskomponenten rechtlich erheblich. Solche Verschlechterungen würden mit der Projektumsetzung unvermeidbar sein, wie sich schon aus der Auflistung der gewässerrelevanten Projektauswirkungen in Kapitel 4 ergebe. Ihre Relativierung in Kapitel 5 widerspreche den materiellen Maßstäben, wie sie der EuGH klar definiert habe.

Die Vorhabenträgerin erwidert zur Kritik am wasserrechtlichen Fachbeitrag, dass im Fachbeitrag sowohl auf § 27 und § 47 WHG als auch auf Art. 4 WRRL eingegangen werde. Es werde in Kapitel 5 textlich und in Tabelle 8 tabellarisch ausgeführt, inwieweit die in Kapitel 4 dargestellten potentiellen bau-, anlage-, und betriebsbedingten Auswirkungen tatsächlich relevant werden könnten bzw. mit welchen Vermeidungsmaßnahmen eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands vermieden und ebenfalls wie ein guter ökologischer bzw. ein guter chemischer Zustand erhalten werde. Des Weiteren werde auch belegt, dass eine Verschlechterung des mengenmäßigen und chemischen Zustands des Grundwasserkörpers „Mittlere Ems Lockergestein rechts 2“ vermieden und seine Verbesserung nicht behindert werde.

Aktualisierte stoffliche Nachweisrechnung für Benzo(a)pyren

In der landesbehördlichen Stellungnahme äußerte sich die Anhörungsbehörde zu den besonderen wasserrechtlichen Anforderungen insofern, als dass sie diese hinsichtlich der vorhabenbedingt zu betrachtenden stofflichen Einträge auf der Grundlage des vorliegenden wasserrechtlichen Fachbeitrages nur zum Teil als erfüllt ansehe.

Um eine Verschlechterung des chemischen Zustandes des Oberflächenwasserkörpers (OWK) Ems infolge der Brückenentwässerung in das Gewässer sicher ausschließen zu können, müsse eine aktualisierte stoffliche Nachweisrechnung für den Stoff Benzo(a)pyren, einem Leitparameter für PAK (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe), erfolgen. Die maßgeblichen Umweltqualitätsnormen der Oberflächengewässerverordnung (OGewV) würden mit Ausnahme des Stoffes Benzo(a)pyren im sicheren Bereich eingehalten. So wurden die PAK-haltigen Schmierstoffe auf den Schienen (bei 13.140 Zügen im Jahr und einer jährlichen Menge von 1,4 kg/km) unter der Annahme, dass die gesamten Emissionen von verwendeten Schmierstoffen über das Niederschlagswasser in die Ems eingetragen würden (worst-case-Ansatz) bei einem Niedrigwasserabfluss von nur 17,5 m³/s (MQN des Pegels Versen im Anstrom der unteren Ems) betrachtet, woraus eine Konzentration von 0,847 * 10⁻³ µg/l im Abfluss der Ems ermittelt wurde, die mit dem zulässigen Grenzwert von

0,27 µg/l für Benzo(a)pyren als Leitparameter für Kohlenwasserstoffe nach Anlage 6 der OGewV zwar als unkritisch bewertet wurde (Unterlage 14, S. 41).

Aus landesbehördlicher Sicht wurde hierzu angemerkt, dass der betreffende Grenzwert nicht der Anlage 6, sondern der Anlage 8 Tabelle 2 zu entnehmen ist; hinzuzusetzen war auch, dass der mitgeteilte Grenzwert von 0,27 µg/l zwar für eine aktuelle Beurteilung nach § 7 Abs. 1 S. 2 OGewV bis zum 22.12.2021, nicht jedoch mehr für die Zulassung eines auf Dauer angelegten Infrastrukturvorhabens, wie vorliegend, Geltung beanspruchen kann. Denn das Gebot der Konfliktbewältigung verlangt soweit bereits die Anwendung der wesentlich strengeren Umweltqualitätsnormen nach § 6 Anlage 8 Tabelle 2 OGewV (BVerwG, Ur. 27.11.2018, 9 A 8.17, Rn. 37). Danach beträgt der Grenzwert für den relevanten Parameter 0,00017 µg/l, der vorliegend durch die mitgeteilte Konzentration von 0,000847 µg/l auch zwar überschritten ist. Da der Ausgangszustand des betroffenen OWK nach Auskunft des Wasserkörperdatenblattes (Unterlage 14, Anlage 4) aber bereits als schlecht eingestuft ist, würde unter Zugrundelegung der Rechtsprechung des BVerwG (Urteile vom 09.02.2017, 7 A 2.15, Rn. 578 und vom 27.11.2018, 9 A 8.17, Rn. 50) nur jede messbare Erhöhung der Schadstoffkonzentration des relevanten Parameters zu einer Verschlechterung des chemischen Zustands des Wasserkörpers insgesamt führen.

Die Messbarkeitsgrenze ist dabei unter Zugrundelegung der Entscheidung des BVerwG, Ur. v. 04.06.2020 – 7 A 1/18, juris Rn. 111, im Einklang mit den rechtlichen Anforderungen an die Analyseverfahren nach Anlage 9 (Ziff. 1.2 und 1.3) der OGewV zu bestimmen. Die Messbarkeitsgrenze liegt danach für den Parameter Benzo(a)pyren mit 30 % der Umweltqualitätsnorm bei 0,000051µg/l; bei dem bereits als schlecht eingestuften Ausgangszustand und der geringen Eintragsmenge bezogen auf den Wasserkörper insgesamt ging die Landesbehörde mit den Erfahrungswerten aus Durchmischungsrechnungen und Zufluss-Spenden anderer Vorhaben davon aus, dass die Schadstoffkonzentration in der Zufluss-Spende nach Durchmischung zwar zu einer rechnerisch nachweisbaren, aber mit dem dargestellten Messbarkeitskriterium eben nicht mehr messbaren Erhöhung der Schadstoffkonzentration unter 0,000051µg/l potentiell führen kann. Damit wäre vorhabenbedingt eine Verschlechterung des chemischen Zustands des OWK Ems zu verneinen.

In der ergänzenden Videokonferenz vom 01.03.2021 (s. Kap. B.1.3.5) wurde hierzu festgehalten, dass die Ems um den Bereich bei Weener ein durchschnittliches Durchflussvolumen von ca. 400 m³/s führt. Außerdem war nicht klar definiert worden, wie hoch der Anteil von Benzo(a)pyren in den Schmierstoffen anzusetzen ist, weshalb in der bisherigen Nachweisrechnung von einem 100 % - Ansatz ausgegangen wurde,

der jedoch bei Nachweis einer geringeren Konzentration so nicht fortgeführt werden musste. Aus diesen Gründen wurde der Vorhabenträgerin in der Videokonferenz aufgetragen, einen neuen stofflichen Nachweis zu erbringen. Darin war die Konzentration von Benzo(a)pyren im IST-Zustand der Ems, neueste Probedaten zur Ems aus dem Jahr 2017, die von der Vorhabenträgerin vom NLWKN einzuholen waren, ein ungefähres durchschnittliches Durchflussvolumen der Ems bei Weener von 400 m³/s und der Anteil von Benzo(a)pyren in den Schmiermitteln für eine aktualisierte Durchmischungsrechnung aufzunehmen.

Eine Nachbeteiligung wurde von der Anhörungsbehörde soweit als nicht notwendig angesehen, da der bereits vorliegende Fachbeitrag mit der geforderten Nachweisrechnung lediglich eine Aktualisierung erfahren sollte.

Die Vorhabenträgerin hat dem Eisenbahn-Bundesamt die überarbeitete Unterlage 14 mit Datum vom 16.04.2021 vorgelegt. Die darin enthaltene aktualisierte Nachweisrechnung entsprach den in der Videokonferenz vom 01.03.2021 formulierten Anforderungen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Anhörungsbehörde insoweit an, dass eine Nachbeteiligung (erneute Öffentlichkeitsbeteiligung insgesamt, einzelner am Verfahren beteiligter Betroffener oder bereits beteiligter anerkannter Umweltvereinigungen) durch die Änderung des Fachbeitrages nicht notwendig ist, da zum einen die Anstoßwirkung durch die Auslegungsunterlage erfüllt war. Zum anderen bekräftigt die Aktualisierung der Nachweisrechnung den Ausschluss einer Verschlechterung des chemischen Zustandes des OWK Ems gemäß WRRL.

B.4.9 Immissionsschutz

Die Vorhabenträgerin hat mit der Unterlage 15.1 eine Untersuchung zu betriebs- und baubedingten Schallimmissionen und mit der Unterlage 15.2 eine Untersuchung der baubedingten Erschütterungen vorgelegt. Die wesentlichen Ergebnisse der Gutachten sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) dargestellt.

B.4.9.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Baustellen sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen gemäß § 3 Abs. 5 des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG). Nach § 22 Abs. 1 und § 3 Abs. 1 BImSchG muss der Betreiber nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen sicherstellen, dass schädliche Umweltwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Gemäß dem Stand der Technik sind Verfahren oder Geräte anzuwenden, die eine Minimierung der Lärmbelastung für die betroffene Nachbarschaft gewährleisten. Unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen

müssen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Schädliche Umwelteinwirkungen sind nach § 3 Abs. 1 BImSchG Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, erhebliche Belästigungen herbeizuführen. Für Art und Ausmaß des Baulärms ist gemäß § 66 BImSchG die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen (AVV Baulärm 1970)“ maßgebend. Sie konkretisiert für Baumaschinengeräusche den unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen aus § 3 Abs. 1 BImSchG.

Untersuchung zu baubedingten Lärmimmissionen

Im Rahmen des Vorhabens „Erneuerung der EÜ Friesenbrücke“ ist eine vollständige Einhaltung der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm aufgrund der zum Teil geringen Abstände der schutzwürdigen Bebauung zu den Baumaßnahmen sowie des Umfangs der geplanten Bauarbeiten nicht umsetzbar. Dauerschallpegel von mehr als 70 dB(A) am Tag sind nach derzeitigem Stand zu keinem Zeitpunkt zu erwarten. Die in Anlehnung an die in höchstrichterlicher Rechtsprechung entwickelte grundrechtliche Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts für dauerhaft vorhandene Belastungen aus dem Verkehrslärm (BVerwG, Urteil vom 15.12.2011 – 7 A 11.10 –) wird demnach nicht überschritten.

Die höchsten ermittelten Beurteilungspegel betragen am Tag 69 dB(A). Bei Beurteilungspegeln von nicht mehr als 67 dB(A) (tags) kann (nach heutigem Stand der Technik) davon ausgegangen werden, dass mit geschlossenem Fenster ein Innenpegel von nicht mehr als 40 dB(A) sicher eingehalten werden kann (angelehnt an VDI-Richtlinie 2719 „Schalldämmung von Fenstern und deren Zusatzeinrichtungen“, 24. BImSchV (Korrektursummand „D“ (= 37 dB(A) für Wohnräume) hat unter Hinzurechnung von 3 dB(A) die Bedeutung eines „zumutbaren Innenraumpegels“). Den Anwohnern ist zuzumuten, die Frischluftzufuhr am Tag durch Stoßbelüftung in Zeiten, in denen die Bauarbeiten unterbrochen sind oder die Räume nicht genutzt werden, sicherzustellen und die Fenster ansonsten geschlossen zu halten. Bei Beurteilungspegeln von mehr als 67 dB(A) und weniger als 70 dB(A) sind in Abhängigkeit vom Alter der verbauten Fenster geringfügig höhere Innenpegel nicht vollständig auszuschließen, so dass eine zeitweise Unzumutbarkeit gegeben sein kann. Hiervon sind je nach Bautätigkeit 1 bis 2 Gebäude betroffen. Dies betrifft die Gebäude Friesenstraße 50 sowie Müggenborg 3 und Müggenborg 4. Während das Gebäude Müggenborg 3 ausschließlich während der Rammarbeiten vorübergehend von Beurteilungspegeln > 67 dB(A) betroffen ist, sind an den beiden anderen Gebäuden während der Vormontagearbeiten auf dem östlichen bzw. westlichen Bahndamm über eine Dauer von bis zu 10 Monaten maximale Beurteilungspegel von

68 dB(A) (ID 7-50) bzw. 69 dB(A) (ID 10-4) möglich. Eine nur zeitweise Unzumutbarkeit ist in diesem Fall aufgrund des langen Zeitraums nicht gegeben. Aus diesem Grund waren Maßnahmen zu prüfen, um die Beeinträchtigungen zu verringern.

Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung

Die Vorhabenträgerin hat gemäß der Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) folgende Schutzmaßnahmen vorgesehen, um bauzeitlich zu erwartende Beeinträchtigungen durch Lärmimmissionen zu vermeiden:

- Anwohnerinformation: Die Anwohner/Anlieger der Baustelle werden frühzeitig vor Beginn der Baumaßnahme umfassend über deren Art und Dauer informiert.
- Geräuscharme Baumaschinen und -verfahren: Es werden dem Stand der Technik entsprechend geräuscharme Baumaschinen und Bauverfahren verwendet.
- Einrichtung der Baustelle: Bei der Einrichtung der Baustellen, insbesondere auch der BE-Flächen, wird darauf geachtet, eine bestmögliche Abschirmung bzw. einen größtmöglichen Abstand stationär betriebener Geräte/Maschinen zur umliegenden schutzwürdigen Bebauung hin zu erreichen.
- Ausschluss von Nacharbeiten: Es findet keine Nacharbeit statt, die Arbeiten werden ausschließlich werktags in der Zeit zwischen 7.00 und 20.00 Uhr durchgeführt.
- Mobile Lärmschutzeinrichtungen: Entlang der nördlichen Grenze der östlichen Vormontagefläche und der südlichen Grenze der westlichen Vormontagefläche wird der Einsatz von mobilen Lärmschutzeinrichtungen vorgesehen. (Für die Einzelheiten wird auf die Unterlage 15.1 verwiesen.)
- Verantwortliche Person für Baulärm: Benennung eines Baulärmverantwortlichen als zentraler Ansprechpartner für Anwohner bei Beschwerden.

Ausschluss von Arbeiten in den Nachtstunden

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung auf verschiedene Stellungnahmen und Einwendungen deutlich zum Ausdruck gebracht, dass Arbeiten in den Nachtstunden (20:00 Uhr bis 07:00 Uhr) ausgeschlossen sind. Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 42) war jedoch ursprünglich folgende Formulierung enthalten: „*Es findet keine Nacharbeit statt, die Arbeiten werden, wenn möglich, ausschließlich werktags in der Zeit zwischen 7.00 und 20.00 Uhr durchgeführt.*“ Dies ließ unbestimmt, in welchen

Fällen Nacharbeiten notwendig werden könnten und wie im Zweifel damit umgangen werden sollte. Zudem widersprach diese Formulierung den Aussagen der Vorhabenträgerin im Rahmen der Anhörung. Die Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin daher aufgefordert, die Formulierung im Erläuterungsbericht dahingehend zu überarbeiten, dass eindeutig wird, dass Nacharbeiten zu keinem Zeitpunkt der Baumaßnahme geplant sind. Die Vorhabenträgerin ist der Aufforderung nachgekommen und hat damit den Ausschluss von Nacharbeiten noch einmal bekräftigt. Die Planfeststellungsbehörde sieht vor diesem Hintergrund keinen weiteren Regelungsbedarf.

Beschränkung besonders lärmintensiver Tätigkeiten

Im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, S. 41) wird weiterhin festgelegt, dass die Arbeitszeit von besonders lärmintensiven Tätigkeiten bzw. die Einsatzdauer besonders lärmintensiver Baumaschinen von 8 Stunden jeweils in dem Zeitraum zwischen 7.00 und 20.00 Uhr nicht überschritten wird. Zu den besonders lärmintensiven Tätigkeiten zählen Rammarbeiten mittels Schlagramme und/oder Vibrationsramme und Abbrucharbeiten mit Bagger und Abbruchmeißel. Die Planfeststellungsbehörde sieht vor diesem Hintergrund keinen weiteren Regelungsbedarf.

Stellungnahme des Landkreises Leer aus immissionsschutzrechtlicher Sicht

Der Landkreis Leer bezieht sich in seiner Stellungnahme vom 09.06.2020 (Az. III/61.2.4) auf die prognostizierten Überschreitungen der Richtwerte der AVV Baulärm. Neben den bereits vorgesehenen mobilen Lärmschutzwänden sollte aus immissionsschutzfachlicher jedoch auch eine Abschirmung durch mobile Schutzwände auf westlicher Seite für das Gebäude Friesenstraße 33 und auf östlicher Seite für das Gebäude Muggenborg 2 errichtet werden. Die empfohlenen Maßnahmen aus dem Schallgutachten seien ebenso umzusetzen.

Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, dass die empfohlenen Maßnahmen im Schallgutachten soweit technisch möglich umgesetzt würden. Ein Einsatz mobiler Lärmschutzwände werde wie im Schallgutachten empfohlen für die nordöstlichen Bereiche vorgesehen. Weitere Schutzwände seien aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht sinnvoll einsetzbar und zudem werde die Zumutbarkeitsgrenze deutlich unterschritten.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwidern der Vorhabenträgerin an und sieht hier keinen weiteren Regelungsbedarf. Auf die oben genannten, von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Baulärm wird verwiesen.

Einwendung Nr. 7

Der Einwandsvertreter macht geltend, dass das Grundstück Müggenborg 2 seiner Mandanten bezüglich der baubedingten Schallimmissionen fehlerhaft nicht konkret beurteilt worden sei. Das Grundstück der Mandanten sei genauso betroffen wie die Immissionsorte Müggenborg 3 und 4 (u. a. aufgrund des im Erschütterungsgutachten genannten fehlerhaften Abstands des Grundstücks Müggenborg 2 zum Baufeld) und sei damit während der Rammarbeiten mit einer Vibrationsramme von maximalen Beurteilungspegel von bis zu 69 dB(A) betroffen. Der Einwandsvertreter fordert daher die Anordnung realer Schutzvorkehrungen zur Lärminderung auch für seine Mandanten. Zudem müsse der Einsatz einer Vibrationsramme festgesetzt und der Einsatz einer Schlagramme ausgeschlossen werden, da diese Entscheidung derzeit unzulässiger Weise in die Ausführungsplanung verschoben worden sei.

Zur fehlerhaften Behandlung baubedingter Schallimmissionen erwidert die Vorhabenträgerin, dass in allen untersuchten Bauphasen nicht nur Isophonenpläne (Isophone = Linie gleichen Schallpegels) berechnet worden seien, sondern auch Einzelpegelberechnungen an allen umliegenden Gebäuden an den zum Baufeld ausgerichteten Fassaden berechnet und im Falle von prognostizierten Überschreitungen des Immissionsrichtwertes auch tabellarisch dokumentiert worden seien. In den Tabellen 2, 4 und 5 der Anlage 2 zur schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 15.1) seien die ermittelten Beurteilungspegel für die verschiedenen Bauszenarien auch für das Gebäude Müggenborg 2 abgebildet. So würden während der Rammarbeiten (Vibrationsramme) die Beurteilungspegel (Tag) an diesem Immissionsort höchstens 65 dB(A) sowie 62 dB(A) bei den Abbruch- und Stahlbauarbeiten betragen. Die Differenzierung der Maßnahmen zur Baulärmreduzierung ergebe sich aus der unterschiedlichen Entfernung zu den Schallquellen. Für den Bereich Müggenborg 2 seien diesbzgl. in der Planung zusätzliche Zufahrtswege geschaffen und die BE-Flächengrenze vom Grundstück abgerückt worden. Insgesamt würden die prognostizierten Richtwertüberschreitungen so deutlich unterhalb der Zumutbarkeitsschwelle ausfallen. Bauarbeiten in den Nachtstunden seien ausgeschlossen (s. oben). Durch den Einsatz eines baubegleitenden Baulärmverantwortlichen sei darüber hinaus gewährleistet, dass bei hiervon abweichenden höheren Belastungen entsprechend reagiert werden und der Einsatz von Minderungsmaßnahmen geplant werden könne.

Einsatz einer Schlagramme

Die Vorhabenträgerin erwidert zum durch die Einwendung Nr. 7 geforderten Ausschluss des Einsatzes einer Schlagramme, dass während der Rammarbeiten mittels einer Vibrationsramme die Beurteilungspegel (Tag) am Immissionsort Müggenborg 2 höchstens 65 dB(A) sowie 62 dB(A) bei den Abbruch- und Stahlbauarbeiten betragen würden. Zum möglichen Einsatz einer Schlagramme äußert sie sich nicht. In der Untersuchung zu baubedingten Schallimmissionen (Unterlage 15.1) wird der Einsatz einer Schlagramme als Variante betrachtet. Wenn eine Schlagramme zum Einsatz kommen sollte, seien laut Unterlage 15.1 an bis zu 4 Gebäuden Beurteilungspegel > 70 dB(A) möglich. Diese würden an den betroffenen Gebäuden jedoch nicht über die gesamte Dauer der Rammarbeiten von in Summe bis zu 83 Tagen auftreten, sondern nur dann, wenn das Rammgerät am Ufer oder in unmittelbarer Nähe zum westlichen bzw. östlichen Ufer der Ems zum Einsatz kommt. Auch aus dem Erläuterungsbericht (Unterlage 1) geht nicht eindeutig hervor, in welchem Umfang der Einsatz einer Schlagramme vorgesehen ist. Um bauzeitliche Lärmbeeinträchtigungen zu vermindern und Beurteilungspegel > 70 dB(A) zu vermeiden, wird daher seitens der Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmung A.4.4 in den Beschluss aufgenommen.

Zusage der Vorhabenträgerin zur messtechnischen Lärmüberwachung und zu eventuellen Entschädigungen

Im Rahmen der Online-Konsultation führt der Einwandsvertreter in Bezug auf die baubedingten Schallimmissionen ergänzend an, dass die Beurteilungspegel der AVV Baulärm selbst keinen Raum für Zumutbarkeitserwägungen lassen würden. Eine Abweichung von dem Maßstab der AVV Baulärm komme folglich nicht in Betracht. Für die DB Netz AG könne hiervon für das Vorhaben keine Ausnahme gemacht werden und daher würden die Richtwerte der AVV Baulärm auch für die Erneuerung der EÜ Friesenbrücke bei Weener gelten und die fachplanerischen Zumutbarkeitsschwellen darstellen. Eine Überschreitung dieser Richtwerte könne unter keinen Gesichtspunkten als zumutbar eingestuft werden.

Auch nach Auffassung der Anhörungsbehörde wäre die fachplanerische Zumutbarkeitsschwelle für die Beurteilung des Baulärms im Einwirkungsbereich der Baumaßnahme vorliegend mit den Richtwerten nach der AVV Baulärm gleichzusetzen, da für die vorliegenden Untersuchungsbereiche nach den Ergebnissen der Prognoselärmrechnung des Schienenweges keine abwägungsrelevante Vorbelastung vorliegt, die eine geringere Bemessung der Schutzwürdigkeit rechtfertigen würde. Aus Sicht der Anhörungsbehörde können Überschreitungen der Immissionsrichtwerte vor dem Hintergrund unterschiedlichen Lautheitsempfindens um

weniger als 3 dB(A) tagsüber noch entschädigungslos hinnehmbar sein. Überschreiten die Beurteilungspegel dagegen die anhand der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm ausgeprägte Zumutbarkeitsschwelle um mehr als 3 dB(A), würden hiermit oberhalb der Zumutbarkeit deutlich wahrnehmbare Lärmbelastungen verbunden sein, die aus Sicht der Anhörungsbehörde geeignet seien, einen Nachteilsausgleich abzuverlangen. Zur Ermittlung der tatsächlichen Beurteilungspegel wäre daher eine messtechnische Baulärmüberwachung und Dokumentation anzuordnen und einzusetzen. Nach den Ergebnissen der baulärmtechnischen Überwachung für die zu schützenden Immissionsorte wäre dann jeweils unter Berücksichtigung aller Umstände im Nachverfahren ein Geldausgleich zuzusprechen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Anhörungsbehörde insoweit an, dass die Zumutbarkeitsschwelle im vorliegenden Fall mit den Richtwerten der AVV Baulärm gleichzusetzen ist und eine messtechnische Baulärmüberwachung im Hinblick auf Entschädigungsfragen als zweckdienlich angesehen wird. Die Planfeststellungsbehörde hat die Vorhabenträgerin daher mit Schreiben vom 17.06.2021 um eine entsprechende Zusage gebeten. Mit Schreiben vom 21.06.2021 hat die Vorhabenträgerin die folgende Zusage gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt abgegeben: *„Die durch Baulärm betroffenen Anlieger werden nach den in der Rechtsprechung hierzu entwickelten Grundsätzen entschädigt, sollten an deren Anwesen die Richtwerte der AVV Baulärm trotz aller Schutzmaßnahmen überschritten werden. Zum Nachweis etwaiger Richtwertüberschreitungen werden vom Vorhabenträger fachgerecht geeignete Messungen (etwa durch den Baulärmverantwortlichen) durchgeführt, entsprechende Messprotokolle erstellt, archiviert und zur Klärung von Entschädigungsfragen bereitgehalten.“* Um den Belangen des Immissionsschutzes Rechnung zu tragen erlässt die Planfeststellungsbehörde vor dem Hintergrund dieser Zusage die Nebenbestimmung A.4.3.

B.4.9.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Durch die Erneuerung der EÜ Friesenbrücke werden die betrieblichen Randbedingungen nicht verändert. Da die gesetzlichen Bestimmungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) bei der Erneuerung der Friesenbrücke eingehalten werden, sind besondere Lärmschutzmaßnahmen nicht erforderlich (s. Unterlage 1, S. 40).

Die Einwendung Nr. 7 (s. Kapitel B.4.19.7) macht geltend, dass die betriebsbedingten Schallimmissionen in der schalltechnischen Untersuchung (Unterlage 15.1)

rechtsfehlerhaft behandelt worden seien. Die Annahme, es handele sich bei dem Vorhaben nicht um eine wesentliche Änderung i. S. d. 16. BImSchV (S. 13) wird infrage gestellt, da mit der gewählten Konstruktion eine Erhöhung der betrieblichen Leistungsfähigkeit verbunden sei. Zudem sei die Prognose der Verkehrsentwicklung (S. 16) nicht nachvollziehbar dargelegt worden.

Zur fehlerhaften Prüfung der betriebsbedingten Schallimmissionen erwidert die Vorhabenträgerin, dass die betrieblichen Randbedingungen im Rahmen des Verfahrens nicht geändert würden (keine Erhöhung der Zugzahlen, keine höheren Geschwindigkeiten, keine höheren Radlasten, keine Zuglängenänderungen). Durch die gewählte Konstruktion werde die betriebliche Leistungsfähigkeit nicht erhöht. Nach den Regelungen der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) sei im Falle eines erheblichen baulichen Eingriffs eine Prüfung zur wesentlichen Änderung durchzuführen. Bei dieser Prüfung erfolge ein Vergleich der Schallimmissionen aus dem bestehenden baulichen Zustand (POF = Prognose-Ohne Fall) mit dem künftigen baulichen Zustand (PMF = Prognose-Mit-Fall). Da die Bestandsstrecke 1575 im Bereich der Friesenbrücke havariebedingt außer Betrieb, jedoch nicht entwidmet sei, sei für diese Vergleichsrechnung für POF der Bauzustand vor der Havarie anzunehmen. Nach der Rechtsprechung des BVerwG lasse sich ein erheblicher baulicher Eingriff in den Schienenweg wie folgt definieren: „Ein baulicher Eingriff ist dann erheblich, wenn hierdurch äußerlich erkennbar in die Substanz des Schienenweges, bestehend aus Oberbau, Unterbau und Oberleitung / Stromschiene eingegriffen wird.“ Da im konkreten Fall sowohl die Gleislage und -höhe als auch die lichte Weite des gesamten Bauwerkes unverändert blieben, stelle sich die Frage worin der erhebliche bauliche Eingriff liegen solle. Es handele sich vielmehr um eine funktionsgleiche Wiederherstellung in einer geänderten technischen Konstruktion nach den aktuellen technischen Erfordernissen. Zusätzlich zu dieser Einschätzung sei rechnerisch nachgewiesen worden, dass es im Vergleich zur planerischen Vorbelastung zu keiner Zunahme der Lärmbelastung komme und damit keine Ansprüche auf Lärmvorsorgemaßnahmen nach der 16. BImSchV bestünden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwidern der Vorhabenträgerin an und sieht hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.9.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen

In der Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen (Unterlage 15.2) wird eine Erschütterungsprognose für den Tages- und Nachtzeitraum abgegeben.

Unter Berücksichtigung der notwendigen Mindestabstände werden als für die Einhaltung der Anhaltswerte der DIN4150-3 (Gebäudeschäden) maßgebenden Baugeräte Vibrationswalzen und Rammgeräte benannt. Für die Einhaltung der Anhaltswerte gemäß DIN4150-2 (Belästigung der Anwohner tagsüber) sind die maßgebenden Vorgänge die Verdichtungsarbeiten und der Verbau. Die Erschütterungsprognose kommt zu dem Ergebnis, dass der Geräteeinsatz bei den maßgebenden Arbeitsvorgängen „Abbruch“, „Rammen“ und „Verdichten“ im Tageszeitraum zu beschränken ist (für die Einzelheiten wird auf S. 20-21 der Unterlage 15.2 verwiesen).

Die notwendigen Mindestabstände zur Vermeidung von Belästigungen im Nachtzeitraum sind wesentlich größer als die tatsächlich vorhandenen Abstände zu den nächstgelegenen Wohngebäuden, sodass empfohlen wird, keine erschütterungsintensiven Arbeiten im Nachtzeitraum durchzuführen, wenn belästigende Erschütterungseinwirkungen vermieden werden sollen. Die Vorhabenträgerin kommt dem nach, indem Nacharbeiten generell ausgeschlossen werden (s. Kap. B.4.9.1)

Maßnahmen:

Zur Minimierung der bauzeitlich zu erwartenden Beeinträchtigungen durch Erschütterungen hat die Vorhabenträgerin folgende Maßnahmen gemäß Unterlage 1 (Erläuterungsbericht) vorgesehen:

- Beweissicherung und ggf. messtechnische Überwachung: Es erfolgt eine Beweissicherung der betroffenen Gebäude und, wo erforderlich, eine messtechnische Überwachung.
- Beweissicherung des Brückenwärterhäuschens: Eine Beweissicherung des Wärterhäuschens erfolgt während der gesamten Bauzeit, der Einsatz erschütterungsarmer Verfahren wird vorgesehen.
- Verwendung der Geräte entsprechend ihrer Erschütterungswirkung: Die bei den Bauarbeiten eingesetzten Geräte werden entsprechend ihrer Erschütterungswirkung auf Grundlage der Untersuchungen bewertet und verwendet.
- Erschütterungsprognose Lockerungssprengungen: Der Rückbau der Flusspfeiler ist teilweise durch Lockerungssprengungen möglich. Zur sicheren

Abschätzung der auftretenden Erschütterungen wird auf das Vorhaben bezogen eine gesonderte Erschütterungsprognose (unter Berücksichtigung erforderlicher Lademengen und Zündstufen) im Rahmen der Ausführungsplanung erarbeitet.

- Information der Anwohner: Die Anwohner werden rechtzeitig über die geplanten Bauaktivitäten und die möglicherweise zu erwartenden Erschütterungseinwirkungen informiert. Darüber hinaus wird jemand vor Ort fachlich zur Thematik Erschütterung aussagekräftig sein.

Stellungnahme des Landkreises Leer aus immissionsschutzrechtlicher Sicht

Der Landkreis Leer hat in seiner Stellungnahme vom 09.06.2020 (Az. III/64.1.2) in Bezug auf baubedingte Erschütterungen den Ausschluss von Nacharbeiten gefordert. Zur Vermeidung von Gebäudeschäden und zur Minimierung der Belästigung tagsüber sei darüber hinaus von der Verwendung einer Vibrationsramme ($E < 4 \text{ kNm}$) und einer Hydraulikramme ($E < 15 \text{ kNm}$) abzusehen². Der Landkreis forderte außerdem, dass die Empfehlungen des Gutachtens hinsichtlich der messtechnischen Überprüfung der tatsächlich eingesetzten Geräte und deren Einsatzradien aufgrund der Prognoseunschärfe entsprechend umgesetzt werden sollten.

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, dass Bauarbeiten in den Nachtstunden ausgeschlossen seien (s. Kap. B.4.9.1). Eine messtechnische Untersuchung werde zu Beginn der Bauaktivitäten durchgeführt. Es werde mit den erschütterungsintensiven Arbeiten in den Bereichen begonnen, wo diese unkritisch seien (z.B. in besonders großem Abstand zu den Gebäuden). Durch das Versetzen und „Näherkommen“ der Erschütterungsemittenten (Baugeräte) zu der Messstation (Immissionsort) könnten die Einsatzradien ermittelt werden. Außerdem könnten rechtzeitig (bevor Schädigungen auftreten) durch entsprechende abgeminderte Schwellenwerte als Alarmierungstrigger Schäden vermieden werden. Die messtechnische Überwachung stelle somit nicht nur eine Beweissicherung der einwirkenden Erschütterungen dar, sondern diene auch zur Vermeidung von Schäden.

Durch die Erwidern der Vorhabenträgerin ungeklärt blieb insofern die Frage nach der Verwendung der Vibrations- und Hydraulikramme. In der ergänzenden Videokonferenz vom 01.03.2021 (s. Kap. B.1.3.5) wurde seitens der Vorhabenträgerin

² Die Anhörungsbehörde weist in ihrer landesbehördlichen Stellungnahme zurecht daraufhin, dass hier in der Negativformulierung (Ausschluss des Einsatzes von Geräten mit einem bestimmten Drehkraftmoment) der Schwellenwert sinngemäß allerdings von kleiner auf größer gleich (\geq) umzustellen sein dürfte.

klargestellt, dass der Einsatz einer Vibrationsramme ($E \geq 4 \text{ kNm}$) oder einer Hydraulikramme ($E \geq 15 \text{ kNm}$) nicht stattfindet.

Einwendung Nr. 7

Der Einwandsvertreter (s. Kap. B.4.19.7) macht geltend, dass der Abstand zwischen dem Baufeld und dem Grundstück seiner Mandanten im Erschütterungsgutachten (Unterlage 15.2) fehlerhaft dargestellt sei und weniger als 114 m betrage. Es liege weiterhin eine gegen das fachplanerische Konfliktbewältigungsgebot verstoßende Verschiebung in die Ausführungsplanung vor, wenn im Rahmen der Erschütterungsprognose darauf hingewiesen werde, dass die tatsächlich vor Ort auftretenden Erschütterungen sehr stark von den individuellen Gebäude- und Bodeneigenschaften abhängen und demzufolge deutlich von den rechnerischen Ergebnissen abweichen könnten. Die von der Vorhabenträgerin vorgesehene messtechnische Überwachung wird außerdem kritisiert, da diese lediglich dazu geeignet sei, bereits eingetretene Beeinträchtigungen zu erkennen und nicht dazu, den Eintritt von Schäden zu verhindern.

Zur fehlerhaften Prüfung der möglichen Erschütterungen erwidert die Vorhabenträgerin, dass die Abstände, die in der Abbildung 4-1 der Unterlage 15.2 (Erschütterungsgutachten) zum Baufeld dargestellt seien, auf der sicheren Seite liegen würden, weil die tatsächliche Bauaktivität innerhalb des Baufeldes erfolge und nicht am Rand. Dies gelte auch für die eingetragene Entfernung von 114 m zum Objekt „Müggenborg 2“, denn in dem Bereich, wo die in der Einwendung erwähnte Zuspitzung des Baufelds dargestellt sei, befände sich die bauzeitliche Baustraße und könne daher nicht direkt dem Baufeld zugeordnet werden. Grundsätzlich werde angemerkt, dass das in Abbildung 4-1 mit der Nr. 4 dargestellte Objekt einen wesentlich geringeren Abstand als das Objekt „Müggenborg 6“ aufweise und somit maßgebend in Bezug auf die Maximalwerte der Erschütterungen sei. Der Vorwurf des Verstoßes gegen das fachplanerische Konfliktbewältigungsgebot treffe nicht zu, da bereits im Rahmen der Genehmigungsplanung die Erschütterungsthematik aufgegriffen worden sei und Lösungen unter Berücksichtigung praktikabler und wirtschaftlicher Aspekte aufgezeigt worden seien. Eine Beweissicherung und eine messtechnische Untersuchung werde zu Beginn der Bauaktivitäten durchgeführt. Es werde mit den erschütterungsintensiven Arbeiten in den Bereichen begonnen, wo diese unkritisch seien (z. B. in besonders großem Abstand zu den Gebäuden). Durch das Versetzen und „Näherkommen“ der Erschütterungsemittenten (Baugeräte) zu der Messstation (Immissionsort) könnten die Einsatzradien ermittelt werden. Außerdem könnten rechtzeitig (bevor Schädigungen auftreten) durch entsprechende abgeminderte Schwellenwerte als Alarmierungstrigger

Schäden vermieden werden. Die messtechnische Überwachung stelle somit nicht nur eine Beweissicherung der einwirkenden Erschütterungen dar, sondern diene auch zur Vermeidung von Schäden.

Vor dem Hintergrund der vorgesehenen Maßnahmen gemäß Unterlage 1 (Erläuterungsbericht), den Erwiderungen und der Klarstellung seitens der Vorhabenträgerin in der ergänzenden Videokonferenz sieht die Planfeststellungsbehörde hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.9.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Durch die Erneuerung der EÜ Friesenbrücke werden die betrieblichen Randbedingungen nicht verändert. Daher kommt es durch die Erneuerung auch nicht zu einer Zunahme von betriebsbedingten Erschütterungen. Diese wurden daher in den Antragsunterlagen nicht gesondert betrachtet.

B.4.10 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Der Landkreis Leer hat sich in seiner Stellungnahme vom 09.06.2020 (Az. III/61.2.4) umfassend zu den abfall- und bodenschutzrechtlichen Belangen geäußert.

Zur Forderung des Landkreises nach einer bodenkundlichen Baubegleitung erwidert die Vorhabenträgerin, dass seitens der DB Netz AG sowohl die Projektleitung, die Bauüberwachung Umwelt, welche die naturschutz- und artenschutzfachlichen Aspekte in der Bauausführung überwache, als auch der technische Bauüberwacher Bahn, welcher vor der Bauausführung vertraglich gebunden werde, durch einen Projektmanager Umwelt hinsichtlich aller Aspekte des Boden- und Abfallmanagements unterstützt werde. Auf der Seite des Auftragnehmers der Bauleistung, welcher im Rahmen der Ausschreibung für die Bauausführung gebunden werde, würden alle Projektbeteiligten des Auftragnehmers durch einen Abfallbeauftragten auf der Baustelle unterstützt. Der Abfallverantwortliche weise eine Qualifikation eines Abfallbeauftragten nach § 59 KrWG auf. Der Abfallbeauftragte koordiniere das Abfallmanagement des Auftragnehmers vor Ort. Weiterhin erstelle er das Entsorgungskonzept, führe die Probenahme aller anfallenden Abfälle durch, wirke bei der Nachweisführung und Dokumentation mit und diene als Ansprechpartner aller Projektbeteiligten der DB Netz AG in allen abfallrechtlichen Fragestellungen. Darüber hinaus werde zusätzlich zu diesen Beteiligten durch die DB Netz AG eine abfall- und bodenkundliche Baubegleitung beauftragt. Die Aufgabe der abfall- und bodenkundlichen Baubegleitung sei die Überwachung der abfallrechtlichen Pflichten sowie die Umsetzung der bodenschutzrechtlichen Anforderungen. Vor Beginn der

Baumaßnahme werde dem Landkreis Leer mitgeteilt, wer die bodenschutzrechtliche Baubegleitung durchführen wird.

Zur Ausführung des Maßnahmenblattes 002_V erwidert die Vorhabenträgerin, dass die Begleitung und Umsetzung dieser Maßnahmen durch die bodenkundliche Baubegleitung erfolge.

Zur Kritik an der Rückbautiefe der Brückenfundamente erwidert die Vorhabenträgerin, dass im Bereich der Brückenfundamente ein Rückbau von mindestens 1 m vorgesehen werde. Ein weitergehender Rückbau sei mit unverhältnismäßig größeren Eingriffen in Natur und Landschaft verbunden. Eine Bodenüberdeckung von 1 m der Bauwerksreste sei darüber hinaus für die Entsiegelung prinzipiell wirksam.

Zu den durch die Entfernung des Deckwerks anfallenden Bodenmengen erwidert die Vorhabenträgerin, dass bei dem Rückbau des Deckwerks in etwa 5.600 t Natur-/Wasserbausteine anfallen würden. Die Angaben des BoVEK-Feinkonzepts zum weiteren Umgang und der Entsorgung der Materialien würden eingehalten.

Zur Kritik am Widerspruch zwischen der Unterlage 16 und dem BoVEK-Feinkonzept erwidert die Vorhabenträgerin, dass kein Widerspruch zwischen den Unterlagen bestünde. Sowohl für die Baugruben der Flusspfeiler als auch der Widerlager seien Wasserhaltungen erforderlich. Diese Wasserhaltungen würden sich aber nicht in einer erforderlichen Grundwasserabsenkung begründen, sondern durch das erforderliche Lenzen der Baugruben sowie das mögliche Eindringen von anstehendem Flusswasser im Bereich des geschlossenen Spundwandkastens. Es könne lediglich von einer marginalen Grundwasserabsenkung ausgegangen werden. Um die tatsächliche Schadstoffbelastung des möglicherweise noch eindringenden Wassers in die Baugrube vor Ort zu ermitteln und die erforderlichen Aufbereitungsmaßnahmen definieren zu können, würden Brunnen zur Beprobung und Überwachung vorgesehen.

Zum Hinweis auf den Altablagerungsstandort „Westoverledingen-Hilkenborg“ erwidert die Vorhabenträgerin, dass eine Betrachtung dieser nicht erforderlich sei, da sie außerhalb der Baumaßnahmen liege.

Zu den Baustelleneinrichtungsflächen, Bereitstellungsflächen und Zufahrtswegen erwidert die Vorhabenträgerin, dass der Flächenaufbau auf der vorhandenen Grasnarbe wie folgt vorgesehen sei: Geotextil, Folie, Geotextil sowie mineralische Tragschicht. Ein Bodenabtrag sei nicht vorgesehen. Im Untergrundaufbau gebe es keinen Unterschied zwischen Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen. Baustelleneinrichtungsflächen seien für die Baumaschinen, Baucontainer usw. vorgesehen. Bereitstellungsflächen würden für die Lagerung von extern angeliefertem

oder im Zuge der Bauarbeiten ausgehobenem und abgebrochenem Material benötigt. Hier erfolge die Beprobung (Deklaration) und ggf. Behandlung des Materials (z. B. Absieben). Eine Anpassung im Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan könne auf Grund von EBA-Antragsrichtlinien nicht erfolgen. Die unterschiedlichen Flächen könnten anhand des Bauwerksverzeichnisses nachvollzogen werden. Die Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen würden wie in den entsprechenden Plänen dargestellt vorgesehen.

Zur Kritik an der Gefahrenbeurteilung anhand von Eluatwerten von Bodenproben erwidert die Vorhabenträgerin, dass das Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Emden jährlich eine Beprobung der Fahrinne im Bereich Weener veranlasse. Die Entnahmestellen der Proben lägen zwischen Ems-km 5,017 und Ems-km 8,523. Zwei Mischproben seien aus den entnommenen Einzelproben zusammengestellt und chemisch analysiert worden. Für die im Eluat untersuchten anorganischen Parameter seien zur ersten Einschätzung des Wirkungspfades Boden – Grundwasser die Prüfwerte der BBodSchV berücksichtigt worden. Werde ein Prüfwert zum Wirkungspfad Boden – Grundwasser am Ort der Probenahme überschritten, könne eine weitere Prüfung ausgelöst werden, im Rahmen derer geprüft werde, ob die Schadstoffkonzentration im Sickerwasser am Ort der Beurteilung den Prüfwert übersteige. In den Analyseergebnissen (entnommen dem Bericht „Auswertung Schlickbeprobung Ems“ erstellt durch die DB AG, 2018) zeige sich keine Grenzüberschreitung an den folgenden Parametern in den entnommenen Mischproben. Für weitere untersuchte Parameter im Baggergut im Feststoff könne eine Bewertung von Grundwasserverunreinigungen, die es in diesem Fall zu verhindern gelte, mit Hilfe der von der Länderarbeitsgemeinschaft Wasser (LAWA) herausgegebenen Orientierungswerte für Bodenbelastungen erfolgen (s. a. LAWA, Empfehlungen für die Erkundung, Bewertung und Behandlung von Grundwasserschäden, 1993). So unterschritten die Analyseergebnisse für beispielsweise PAK, LHKW, Kohlenwasserstoffe und BTX-Aromate die dort vorgegeben Prüfwerte.

Zur Bereitstellungsfläche im Hafen Leer erwidert die Vorhabenträgerin, dass die im UVP-Bericht und LBP erwähnte Fläche im Hafen Leer nicht für die Baumaßnahme vorgesehen sei. Eine textliche Anpassung werde vorgenommen. Die Anpassung erfolgte nach dem Anhörungsverfahren sowohl im LBP als auch im UVP-Bericht (jeweils 1. Änderung, Stand: 28.04.2021).

Zur geplanten Dükerung erwidert die Vorhabenträgerin, dass die Erläuterungen der Dükerung im HDD-Verfahren und Informationen zu den Start- und Zielgruben den

vorliegenden Bauwerksplänen und ergänzenden Unterlagen entnommen werden könnten. Die anfallenden Bohrrückstände würden aufgefangen und für eine Deklarationsanalytik auf den Bereitstellungsflächen zwischengelagert. Die Bohrrückstände würden im Rahmen der Bauausführung auf den vorgesehenen BE-Flächen zwischengelagert, analysiert und einer rechtskonformen Entsorgung zugeführt.

Zur Entsorgung von anfallendem belasteten Bodenmaterial erwidert die Vorhabenträgerin, dass das Bodenmaterial selektiv abgetragen werde, um eine Vermischung von potenziell belastetem und unbelastetem Bodenaushub zu vermeiden. Anschließend erfolge eine getrennte Lagerung, Beprobung und entsprechende Entsorgung. Entsprechendes werde im Entsorgungskonzept im Rahmen der Ausführungsplanung betrachtet. Die Überwachung und Begutachtung erfolge durch die bodenkundliche Baubegleitung.

Zu den anfallenden Aushubmengen für die Herstellung von Baustelleneinrichtungs- und Bereitstellungsflächen sowie Baustellenzufahrten erwidert die Vorhabenträgerin, dass bei der Herstellung der Flächen kein Bodenabtrag erfolge und demzufolge keine Aushubmengen anfallen würden. Auf der vorhandenen Grasnarbe werde zunächst der Flächenaufbau wie vorangegangen erläutert hergestellt. Auf diesen hergerichteten Flächen würden alle anfallenden Aushub- und Abbruchmaterialien gelagert.

Zur Vorlage von in den Unterlagen zitierten Berichten erwidert die Vorhabenträgerin, dass eine historische Erkundung für den Standort vorliege und der Behörde übermittelt werde. Alle weiteren zitierten Berichte lägen vor. Es seien keine Altlastenverdachtsflächen betroffen. Dementsprechend bestünden hier keine neuen Betroffenheiten.

Zur Lagerung von Abfällen auf der Grasnarbe erwidert die Vorhabenträgerin, dass eine direkte Lagerung von Abfällen auf der vorhandenen Grasnarbe nicht erfolge. Alle Lagerflächen würden den zuvor beschriebenen Aufbau auf der Grasnarbe erhalten.

Zur Kritik an Kapitel 7.8 des BoVEK erwidert die Vorhabenträgerin, dass sich das angesprochene Kapitel auf die interne Verwertung von Materialien beziehe, die in dieser Baumaßnahme anfallen und ggf. in anderen DB-Baumaßnahmen verwertet werden könnten. Folgende Schritte würden grundsätzlich bei der Auswahl eines Entsorgungswegs berücksichtigt:

1. Schritt: Prüfung, ob ein Wiedereinbau vor Ort in der Baumaßnahme EÜ Friesenbrücke aus geo- und umwelttechnischen Gesichtspunkten möglich ist.

2. Schritt: Prüfung, ob eine Verwertung in einer anderen Baumaßnahme umwelt- und geotechnisch zulässig ist. Die Anforderungen an die stoffliche Verwertung sind in der LAGA TR Boden definiert.

3. Schritt: Ist die interne Verwertung nicht umsetzbar, so werden geeignete Entsorgungswege geprüft.

Aufgrund des umfangreichen Klärungsbedarfs hat der Landkreis Leer außerdem ein gemeinsames Gespräch mit der Vorhabenträgerin vorgeschlagen. Dieses Abstimmungsgespräch fand am 01.09.2020 mit Vertretern der DB Netz AG sowie dem Landkreis Leer als Unterer Abfall- und Bodenschutzbehörde statt.

Der Landkreis Leer äußerte sich in seiner Stellungnahme vom 02.12.2020 (Az. III/61.2.4) im Rahmen der Online-Konsultation.

Die wesentliche Forderung des Landkreises Leer in der Online-Konsultation besteht in der Benennung einer fachlich versierten abfall- und bodenkundlichen Baubegleitung für das Vorhaben. In der Praxis habe sich gezeigt, dass ein paralleler Einsatz von einem seitens des Auftragnehmers eingesetzten Abfallbeauftragten und einer seitens der Bahn eingesetzten abfall- und bodenkundlichen Baubegleitung kontraproduktiv sei. Die Umsetzung dieser Baubegleitung in der Praxis solle in einem Konzept dargelegt werden. Da dieser Forderung aus Sicht des Landkreises seitens der Vorhabenträgerin nicht ausreichend nachgekommen wurde, schlägt der Landkreis Leer als Alternative vor, eine diesbezügliche Nebenbestimmung im Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Es sei eine fachlich versierte abfall- und bodenkundliche Baubegleitung federführend für die Koordinierung, Überwachung und Dokumentation der abfall- und bodenschutzrechtlichen Belange einzusetzen. Vor Baubeginn (einschließlich bauvorbereitender Maßnahmen) sei das Konzept dieser Baubegleitung (Aufgaben, Umsetzung der Baubegleitung in der Praxis, Dokumentation) einvernehmlich mit dem Landkreis Leer als Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde abzustimmen. Die Planfeststellungsbehörde hält die Aufnahme einer solchen Nebenbestimmung für zweckdienlich und nimmt sie in Kapitel A.4.5 in den Beschluss auf.

Des Weiteren bittet der Landkreis Leer um Prüfung, ob die zugesagte Rückbautiefe von mind. 1 m unter Geländeoberkante für die Wiederherstellung der Bodenfunktionen ausreichend sei und ob von den verbleibenden Brückenfundamenten schädliche Verunreinigungen ausgehen könnten. Eine entsprechende Prüfung der möglichen, erforderlichen und verhältnismäßigen Rückbautiefe hat die Vorhabenträgerin im Rahmen der Bauausführung zugesagt.

Da etwaige im Zuge der erforderlichen Wasserhaltung – wenn auch nur marginal – entstehende Grundwasserabsenkungen auf der westlichen Seite zu einer aktiven Freisetzung von Schadstoffen aus der dortigen Ablagerung würden führen können, sollen die Lage der geplanten Beobachtungsbrunnen sowie der Monitoring-Umfang vorab mit dem LK Leer als Untere Bodenschutzbehörde abgestimmt werden. Dies wurde durch die Vorhabenträgerin zugesagt.

Der Landkreis Leer führt aus, dass sich die Altablagerung „Westoverledingen-Hilkenborg“ zwar außerhalb der Baumaßnahme, aufgrund ihrer Nähe zu den nördlich gelegenen vorübergehend in Anspruch genommenen Flächen (Bereich des Dükers und der BE-Fläche Grotegaste) dennoch zu berücksichtigen sei. Eine Aufklärung der betreffenden Flächen wurde hierauf durch die VHT zugesagt.

Die Baustelleneinrichtungsflächen und Bereitstellungsflächen sollten aus Sicht des Landkreises vor dem Hintergrund der Ausführungen der Vorhabenträgerin in den Planunterlagen explizit kenntlich gemacht werden; im Plan 08.2 (Baustelleneinrichtung - Brückenbereich) seien die Bereitstellungsflächen explizit nach wie vor nicht erkennbar. Eine entsprechende Ergänzung der Planunterlage wurde hierauf seitens der Vorhabenträgerin zugesagt und die ergänzte Planunterlage mit Datum vom 15.01.2021 dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt.

Des Weiteren hat die Vorhabenträgerin zugesagt, den geforderten Bericht zur Altlastenerkundung (Historische Erkundung – Niedersachsen – Landkreis Leer – 5142 Weener; Krauss & Partner GmbH, 30.07.1998) dem Landkreis Leer als Unterer Abfallbehörde vorzulegen.

Weiteren Regelungsbedarf sieht die Planfeststellungsbehörde aufgrund der umfangreichen Zusagen der Vorhabenträgerin nicht.

B.4.11 Denkmalschutz

Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege (NLD)

Das NLD – Regionalreferat Oldenburg erklärt in seiner Stellungnahme vom 27.04.2020 (Az. NLD-B5-57721-121/45), dass die denkmalpflegerischen Aspekte sowohl im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) als auch im UVP-Bericht (Unterlage 10) angemessen gewürdigt worden seien. Aus denkmalfachlicher Sicht sei insgesamt nachvollziehbar dargelegt, dass ein begründetes öffentliches Interesse vorliege, das den Eingriff in die denkmalgeschützte Brücke und ihren Abbruch zwingend verlange. Das NLD bestätigt, dass der Umfang und die Unterlagen zum zu dokumentierenden Bestandsbauwerk mit der zuständigen Denkmalschutzbehörde und dem NLD vorbesprochen und

abgestimmt worden seien. Das NLD weist außerdem unter Verweis auf § 30 Abs. 1 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) darauf hin, dass die Trägerschaft des öffentlichen Belanges Denkmalschutz im vorliegenden Verfahren beim Niedersächsischen Ministerium für Wissenschaft und Kultur (MWK) liege.

Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur (MWK)

Das MWK teilt in seiner Stellungnahme vom 14.05.2020 (Az. 57721 WE Weener, Friesenbrücke) die oben beschriebene Auffassung des NLD, dass die baudenkmalfachlichen Belange angemessen berücksichtigt worden seien. Des Weiteren sei die Sanierung des Brückenwärterhäuschens nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens und sei aus diesem Grund nach § 10 NDSchG gesondert zu betrachten (s. Kap. A.7.4).

Die Vorhabenträgerin nimmt die Aussagen des NLD und des MWK zur Kenntnis. Die erforderliche Genehmigung für die Sanierung des Brückenwärterhauses werde separat beim Landkreis Leer beantragt (Bauantrag).

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Belange des Denkmalschutzes gewahrt und erkennt hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.12 Archäologischer Denkmalschutz

Niedersächsisches Ministerium für Wissenschaft und Kultur (MWK)

Das MWK als Oberste Denkmalschutzbehörde verweist mit Schreiben vom 14.05.2020 (Az. 57721 WE Weener, Friesenbrücke) auf die Stellungnahme der Ostfriesischen Landschaft (s. u.) und schließt sich den dort formulierten Auflagen, Bedingungen und Hinweisen an.

Ostfriesische Landschaft – Archäologischer Dienst

Die Ostfriesische Landschaft weist mit Schreiben vom 14.05.2020 daraufhin, dass das Vorhaben im Bereich des Emsuferwalls liegt. Die durch Überschwemmungen der Ems abgelagerten Hochflutlehmschichten seien zu jederzeit besonders siedlungsträchtige Flächen gewesen, sodass eine Beeinträchtigung von bisher unbekanntem Siedlungen und Bodenfunden archäologischer Relevanz nicht auszuschließen sei. Durch die folgenden Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen würden durch das Vorhaben Bereiche betroffen, die bisher durch Baumaßnahmen nicht betroffen waren: 64, 72, 74-76, 80-85 und 90-93 (Nummern gemäß Bauwerksverzeichnis, Unterlage 4).

Die Ostfriesische Landschaft merkt an, dass aus denkmalpflegerischer Sicht jeglicher tieferer Eingriff in die gewachsene Bodensubstanz vermieden werden müsse. Alle

Erdarbeiten seien dem Archäologischen Dienst der Ostfriesischen Landschaft mind. 4 Wochen vor Beginn anzuzeigen. Sollte bei den Erdarbeiten dokumentationswürdige Denkmalsubstanz angetroffen werden, so würden archäologische Ausgrabungen zur Bergung und Dokumentation zwingend erforderlich, für die ausreichend lange Fristen eingeräumt werden müssten. Auf das Niedersächsische Denkmalschutzgesetz (NDSchG) werde in diesem Zusammenhang verwiesen.

Die Vorhabenträgerin nimmt die von der Ostfriesischen Landschaft formulierten Auflagen, Bedingungen und Hinweise zur Kenntnis und sagt zu, diese in der weiteren Bearbeitung des Vorhabens zu berücksichtigen. Zu den beschriebenen Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen erwidert die Vorhabenträgerin, dass bis auf die Flächen 64 und 82 kein Eingriff in die gewachsene Bodensubstanz vorgesehen sei. Auf den vorbenannten Flächen werde nur in einem flächenmäßig sehr kleinen Bereich in die gewachsene Bodensubstanz eingegriffen. In diesen Bereichen würden die Start- und Zielschächte für die Dükerherstellung errichtet. Diese würden im Anschluss der Arbeiten zurückgebaut und es würden die Betonschächte für das Ein- und Austrittsbauwerk mit einer Dimension von 2,5 x 2,5m je Rohrende verbleiben. Die Betonschächte seien im Bauwerksplan (Unterlage 7.2) dargestellt. Aus Sicht der Vorhabenträgerin seien keine weiteren ergänzenden Unterlagen erforderlich.

Die Ostfriesische Landschaft hat hierauf im Rahmen der Online-Konsultation mit Schreiben vom 02.12.2020 nochmals auf den grundsätzlichen Denkmalverdacht im Naturraum Emsuferwall hingewiesen. Zwar seien durch die Vorhabenträgerin nur geringfügige Bodeneingriffe geplant. Dennoch bittet die Ostfriesische Landschaft um rechtzeitige Information, wenn insbesondere an den Baustelleneinrichtungsflächen Nr. 64 und 82 Erdarbeiten vorgenommen werden.

Um den Belangen des archäologischen Denkmalschutzes hinreichend Rechnung zu tragen, wird vor dem Hintergrund des grundsätzlichen Denkmalverdachts eine entsprechende Nebenbestimmung in den verfügenden Teil des Beschlusses aufgenommen (s. Kapitel A.4.6).

B.4.13 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

B.4.13.1 Telekommunikationsanlagen

EWE NETZ GmbH

Die EWE NETZ GmbH weist mit Schreiben vom 29.04.2020 darauf hin, dass sich in unmittelbarer Nähe zum Plangebiet Versorgungsleitungen und/oder Anlagen der EWE

NETZ GmbH befinden. Es werden keine weiteren Bedenken oder Anregungen vorgebracht. Die EWE NETZ GmbH bittet darum, in die weiteren Planungen einbezogen und frühzeitig beteiligt zu werden.

Diese Aussage wird von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und die Beteiligung an weiteren Planungen zugesagt.

Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH weist mit Schreiben vom 28.05.2020 darauf hin, dass sich im Planbereich Telekommunikationslinien der Telekom befinden. Diese seien in den Planfeststellungsunterlagen aufgeführt und ausreichend berücksichtigt. Die Deutsche Telekom Technik GmbH weist weiterhin darauf hin, dass eine Beschädigung der vorhandenen Telekommunikationslinien zu vermeiden sei und dass der ungehinderte Zugang zu diesen jederzeit möglich sein müsse. Es sei daher erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der Telekommunikationslinien informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom sei zu beachten.

Diese Aussage wird von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und die Berücksichtigung in der weiteren Bearbeitung des Verfahrens zugesagt.

Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Die Vodafone Kabel Deutschland GmbH weist mit Schreiben vom 04.06.2020 darauf hin, dass sich im Planbereich Telekommunikationsanlagen des Unternehmens befinden und dass diese bei der Bauausführung zu schützen seien. Sie dürften nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden. Bei einer erforderlichen Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen sei die Vodafone Kabel Deutschland GmbH mindestens 3 Monate vor Baubeginn zu beteiligen.

Diese Aussage wird von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und die Berücksichtigung in der weiteren Bearbeitung des Vorhabens zugesagt.

Aufgrund der Zusagen der Vorhabenträgerin sieht die Planfeststellungsbehörde hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.13.2 Wasserversorgungsleitungen

In seiner Stellungnahme vom 08.06.2020 hat der Wasserversorgungsverband Overledingen (WVO) darauf hingewiesen, dass die Zonen der Versorgungsleitungen im Bereich des Vorhabens nicht überbaut bzw. bepflanzt werden dürften, da der

Zugang zu den Leitungen für evtl. Neuanschlüsse und Reparaturen gewährleistet sein müsse. Für die Einhaltung der Schutzstreifenbreite wird auf die „DVGW Vorschrift W 400-1 Arbeitsblatt“ verwiesen. Vor Beginn der Baumaßnahme sei es erforderlich, aktuelle Pläne bei dem WVO anzufordern.

Der Hinweis wird von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und eine Berücksichtigung in der weiteren Planung zugesagt.

Aufgrund der Zusage der Vorhabenträgerin sieht die Planfeststellungsbehörde hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.14 Straßen, Wege und Zufahrten

Landkreis Leer – Straßen- und Tiefbauamt

Der Landkreis Leer als Straßen- und Tiefbauamt äußert in seiner Stellungnahme vom 09.06.2020 (Az. III/61.2.4) gegen den Neubau der EÜ Friesenbrücke keine grundsätzlichen Bedenken, bittet aber aus straßenverkehrlicher Sicht um die Beachtung von Nebenbestimmungen und Hinweisen. Für die Bestimmungen im Einzelnen wird auf die o. g. Stellungnahme verwiesen.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Nebenbestimmungen und Hinweise zur Kenntnis und sagt zu, diese in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Aufgrund der Zusagen der Vorhabenträgerin sieht die Planfeststellungsbehörde hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

Stadt Weener (Ems)

Die Stadt Weener bittet die Vorhabenträgerin in ihrer Stellungnahme vom 02.06.2020 (Az. III/si-hel) darum, den Entwurf der beabsichtigten vertraglichen Vereinbarung über den Betrieb, die Verkehrssicherungspflicht und die Kostentragung für den auf der Eisenbahnüberführungskonstruktion mitgeführten Geh- und Radweg zeitnah zu übersenden. Die Vorhabenträgerin sichert zu in naher Zukunft einen Entwurf für eine Vereinbarung zur Kostentragung vorzulegen.

Zur Anpassung der Anschlussstücke des Geh- und Radweges durch die Stadt Weener (die nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens ist), erwidert die Vorhabenträgerin, dass die Anschlussstücke zur Inbetriebnahme der Eisenbahnüberführung fertiggestellt werden müssten.

Die Hinweise zur Ertüchtigung des Wärterhäuschens werden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und würden in der weiteren Bearbeitung des Vorhabens berücksichtigt.

Zu der Schmutzwasserkanal-Leitung der Stadt Weener, deren Verlauf im Kabel- und Leitungsplan (Unterlage 9.1) nicht vollständig dargestellt sei, erwidert die Vorhabenträgerin, dass der vorgelegte Plan des vorhandenen Schmutzwasserkanals mit der eingereichten Planfeststellungsunterlage vereinbar sei und im Rahmen der Ausführungsplanung berücksichtigt werde.

Zu den erforderlichen Grunddienstbarkeiten für beanspruchte Flächen erwidert die Vorhabenträgerin, dass für diese auf Kosten der DB notarielle Verträge abgeschlossen würden.

Die Stadt Weener (Ems) bittet um Prüfung, ob der Zulieferverkehr über die alternative Route Graf-Ulrich-Straße / Kreuzstraße / Marker Weg und Süderweg zur Deichverteidigungsstraße zur Baustelle geleitet werden könne. Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, dass die Westerstraße nicht als Zufahrt geplant sei. Die Baumaßnahme sei so geplant, dass die Hauptaktivitäten des Baus auf der Ihrhovener Seite stattfinden würden. Die Zufahrt über die Gemeindestraßen zum Brückenwiderlager Seite Weener sei aber für die Arbeiten am Widerlager und dem Überbau 10-20 zwingend erforderlich. Die Transporte würden so begrenzt, dass keine Überschreitungen der zulässigen Tragfähigkeiten der Straßen und Brücken stattfinden würden und auch eine etwaige Schädigung der kulturhistorischen Gebäudesubstanz vermieden werde. Es werde eine umfangreiche Beweissicherung durch Gutachter durchgeführt werden. Eine gutachterliche Einschätzung bzgl. der Nutzlast der Sieltief-Brücke werde im Zuge der weiteren Planungen erstellt und deren Ergebnisse berücksichtigt. Einzelheiten der zu treffenden Maßnahmen würden mit der Stadt Weener abgestimmt. Die Südroute sei im Zuge der Planung als Alternative untersucht worden. Hier seien die vorhandenen Wege und Brücken in einem wesentlich schlechteren Zustand und es wäre ein erheblicher Ausbau erforderlich geworden. Aufgrund der engen Platzverhältnisse im Bereich des Schlafdeichs müsste dieser entweder abgebrochen oder eine Umfahrung errichtet werden. Dazu müssten dann Wiesenflächen befestigt und als Zufahrten ausgebaut werden. Dies stelle einen erheblichen Eingriff in den lokalen Naturraum sowie in den bestehenden Freiraum mit siedelnder (Avi-)Fauna dar; hinzu käme ein möglicher Gehölzverlust an den zu ertüchtigenden Straßen. Aus diesen Gründen sei die alternative Südumfahrung verworfen worden. Die einzige Zuwegung bleibe die Friesenstraße, die auch von den Schwerfahrzeugen des städtischen Bauhofs genutzt werde.

Die Stadt Weener merkt weiterhin an, dass einer Sperrung der Friesenstraße ab der Einmündung Burgstraße bzw. Bgm.-Werner-Straße abgesehen von kurzzeitigen Bedarfen nicht zugestimmt werde, da angrenzende Wohngebiete und weitere Gebiete

mit diversen Nutzungen (Förderschule, Hafen, Campingplatz, städtischer Bauhof u.a.) jederzeit zugänglich sein müssten. Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, dass keine längeren Straßensperrungen geplant seien. Es seien nur kurzzeitige, anlassbezogene Transporte vorgesehen, bei denen nach jedem Einzeltransport der Verkehrsweg wieder geöffnet werde.

Zur Verschmutzung der Straßen und Wege, insbesondere durch kontaminiertes Material, erwidert die Vorhabenträgerin, dass die Auflage zur umgehenden Abfallbeseitigung auf Kosten der Deutschen Bahn bzw. der von ihr beauftragten Dritten zur Kenntnis genommen und in der weiteren Bearbeitung des Vorhabens berücksichtigt werde.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die geforderten Anpassungen im UVP-Bericht (Unterlagen 10.1.1 und 10.1.4) vorzunehmen; aus den Anpassungen würden sich keine sonstigen Auswirkungen ergeben. Sie hat die entsprechenden angepassten Unterlagen (mit Stand: Jan. 2021) dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt.

Die Planfeststellungsbehörde kann den Erwidern der Vorhabenträgerin insbesondere hinsichtlich der Route für den Zulieferverkehr sowie nötiger Straßensperrungen folgen und sieht vor dem Hintergrund der umfassenden Zusagen und der Anpassung der Planunterlagen keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.15 Kampfmittel

Das Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN), Regionaldirektion Hameln – Hannover, hat in seiner Stellungnahme vom 04.05.2020 (Az. TB-2020-00329) auf die 20-wöchige Bearbeitungszeit einer kostenpflichtigen Luftbildauswertung durch den Kampfmittelbeseitigungsdienst hingewiesen und eine rechtzeitige Antragstellung empfohlen. Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, dass eine entsprechende Kampfmittelvorerkundung mit Luftbildauswertung vorliege (ergänzende Unterlage E 4.2.1 und 4.2.2: Beweissicherung durch kombinierte Luftbild- und Aktenauswertung vom 09.07.2019). Diese komme zu dem Ergebnis, dass im Bereich der Friesenbrücke (innerhalb der kampfmittelverdächtigen Fläche „KMVF Brückensprengung“) die Gefahr besteht auf versprengte nicht detonierte Explosivstoffe zu stoßen. Diese Kampfmittelbelastungssituation wurde daraufhin genauer untersucht (ergänzende Unterlage E 4.2.0: Bericht zur Kampfmittelbelastungssituation vom 23.07.2019). Fazit der Untersuchung ist, dass sich aufgrund der grundsätzlichen Angaben zu Brückensprengungen der Wehrmacht während des Zweiten Weltkriegs (Kapitel 2), der Informationen zur Bauart der Brücke (Kapitel 3) und der Ergebnisse der Luftbildauswertung zur Sprengung der Friesenbrücke (Kapitel 4) keine konkreten

Anhaltspunkte für einen Kampfmittelverdacht ergeben. Weitergehende kampfmitteltechnische Maßnahmen seien daher nach derzeitigem Kenntnisstand nicht erforderlich.

Die Planfeststellungsbehörde hält die vorliegenden Unterlagen für ausreichend. Für den Fall, dass im Zuge der Bauarbeiten Kampfmittel gefunden werden, wurde eine entsprechende Nebenbestimmung in den Beschluss aufgenommen (s. Kap. A.4.7).

B.4.16 Deichrechtliche Belange

Der Landkreis Leer als Untere Deichbehörde hat in seiner Stellungnahme vom 09.06.2020 (Az. III/61.2.4) darum gebeten, die nachfolgenden Ausnahmegenehmigungen und Erlaubnisse in den Planfeststellungsbeschluss mit einzukonzentrieren:

- Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gem. § 14 Abs. 2 des Niedersächsischen Deichgesetzes (NDG) für die Benutzung des Deiches
- Erteilung einer Erlaubnis gem. § 15 Abs. 1 NDG für die Errichtung eines Bauwerkes für den Verkehr innerhalb der Grenzen des Deiches
- Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gem. § 16 Abs. 2 NDG zur Errichtung von Anlagen landseitig des Deiches
- Erteilung einer Ausnahmegenehmigung gem. § 3 Abs. 2 der „Verordnung über die Benutzung des Deichvorlandes zum Schutz der Haupt- und Hochwasserdeiche, für die der Landkreis Leer untere Deichbehörde ist (DeichvorlandVO)“ für die Errichtung von Bauten oder sonstigen Anlagen

Für die dabei zu beachtenden Auflagen und Hinweise aus deichrechtlicher Sicht wird auf die o.g. Stellungnahme des Landkreises Leer verwiesen.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung die Auflagen und Hinweise zur Kenntnis genommen und zugesagt, diese in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Sie verweist in diesem Zusammenhang auch auf die Beteiligung und Stellungnahmen der Deichachten; es bestünde mit den Deichachten Einvernehmen darüber, dass auch künftig das weitere Vorgehen eng mit ihnen abgestimmt werde. Die Vorhabenträgerin hat sowohl gegenüber der Overledinger Deichacht als auch gegenüber der Rheider Deichacht zugesagt, die geforderten privatrechtlichen Nutzungsverträge abzuschließen.

Vor dem Hintergrund der Zusagen der Vorhabenträgerin gegenüber der Unteren Deichbehörde und den Deichachten sieht die Planfeststellungsbehörde hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.17 Belange des Wasserstraßen- und Schifffahrtsamtes Ems-Nordsee (WSA)

Das WSA weist in seiner Stellungnahme vom 03.06.2020 (Az. 3214 - 3-213.2/46) daraufhin, dass es die folgenden öffentlich-rechtlichen und privatrechtlichen Funktionen vertritt: Eigentümer der Bundeswasserstraße Ems, Unterhaltungspflichtiger nach § 7 Bundeswasserstraßengesetz (WaStrG) und Genehmigungsbehörde nach § 31 WaStrG zur Wahrung der Sicherheit und Leichtigkeit des Schiffsverkehrs.

Das WSA stimmt dem Vorhaben unter Bedingungen und Auflagen zu. Für die einzelnen Bestimmungen wird auf die o. g. Stellungnahme verwiesen. Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise und Auflagen zur Kenntnis und sagt zu, diese in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Insbesondere mögliche Planänderungen würden seitens der Vorhabenträgerin direkt mit dem WSA abgestimmt werden. Das WSA weist außerdem auf eine zu erarbeitende Vereinbarung zwischen den Kreuzungspartnern hin, in der die grundsätzlichen Bedingungen der Kreuzungsverkehre geklärt würden. Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, dass eine entsprechende Vereinbarung geschlossen werde und ein entsprechender Entwurf dem WSA vorliege. Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass bzgl. der Anforderungen und Vorgaben der Wasserstraßen- und Schifffahrtsverwaltung und deren Umsetzung fortlaufende Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin und dem WSA Ems Nordsee stattfänden. Diese würden sich nicht nur auf die Phase der Planung und Genehmigung beschränken, sondern würden den Zeitraum der Projektrealisierung miteinschließen. Ein stetiger Austausch bzgl. der Schnittstellen sei somit gewährleistet.

Das WSA behält sich in einer weiteren Stellungnahme vom 15.06.2020 (Az. 3-213.2/46) vor, für alle baulichen Anlagen, Leitungen und temporäre Inanspruchnahmen Nutzungs- oder Gestattungsverträge abzuschließen, anstatt dingliche Sicherungen oder Grunddienstbarkeiten ins Grundbuch eintragen zu lassen. Die Vorhabenträgerin nimmt dies zur Kenntnis und sagt zu, dies im weiteren Verfahren zu berücksichtigen sowie ggfs. erforderliche privatrechtliche Verträge mit dem Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ems-Nordsee abzuschließen. Auch die Aussage, alle Baumaßnahmen seien mit dem WSA abzustimmen werde zur Kenntnis genommen und im weiteren Verfahren berücksichtigt (s. Zusage oben). Den Hinweis, dass nach Abschluss der Maßnahme der Grund und Boden in seinem ursprünglichen Zustand

wiederherzustellen sei, nimmt die Vorhabenträgerin zur Kenntnis und sagt zu, dies in der weiteren Bearbeitung des Vorhabens zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin weist in ihrer Erwiderung auf die Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (vom 20.04.2020, Az. 45-60-00 / K-II-495-20) auf ein seitens des WSA erstelltes radartechnisches Gutachten hin (ergänzende Unterlage E1). Hieraus ersichtliche Maßnahmen seien benannt und abgestimmt worden und würden in der weiteren Planung berücksichtigt.

Aufgrund der umfangreichen Zusagen der Vorhabenträgerin sieht die Planfeststellungsbehörde hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.18 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

Das Vorhaben ist mit der Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter verbunden. Mit den Unterlagen 5 und 6 hat die Vorhabenträgerin einen Grunderwerbsplan und ein Grunderwerbsverzeichnis in die Planunterlagen aufgenommen. Diese Unterlagen geben Auskunft über die geplante Inanspruchnahme von Grundeigentum Dritter.

B.4.19 Sonstige private Einwendungen, Bedenken und Forderungen

B.4.19.1 Einwendung Nr. 1

Der Einwender hat zwei Einwendungen (mit Datum vom 12.05.2020 und 25.06.2020) erhoben, die nahezu gleichlautend und inhaltlich wesentlich identisch sind. Der Einwender thematisiert die Baustellentransporte von der B70 zur Montagestelle an der Ems und befürchtet, dass die vorhandenen Straßen durch Schwerlasttransporte in Mitleidenschaft gezogen würden. Er schlägt daher eine alternative Zuwegung vor, die zunächst über schmale Straßen und schließlich über Weideland bis zur baustellennahen Auffahrt auf die K22 führe. Die temporäre Zufahrt über das freie Gelände könne mithilfe von dicken Stahlplatten hergestellt werden. Über diese Zuwegung könnten die Schwertransporte für die beiden Vorhaben „Erneuerung der EÜ Friesenbrücke“ und „Tidepolder Coldemüntje“ geführt werden, während für die Leerfahrten die vorhandenen Straßen genutzt werden könnten (Einbahnstraßenregelung).

Die Vorhabenträgerin nimmt die Ausführungen des Einwenders zur Kenntnis und erwidert, dass sie mit der vorgelegten Planung die Auswirkungen des Vorhabens auf ein Minimum reduziert und in gewissem Umfang die Vorschläge des Einwenders

berücksichtigt habe. Bei der geringen Menge an zu erwartenden Transporten gehe die Vorhabenträgerin nicht von einer Unzumutbarkeit aus. Ein Hauptteil der Transporte, insbesondere für einen Großteil des Rückbaus, sei über den Wasserweg geplant. Die seitens des Einwenders dargestellte mögliche Trasse führe zu einem erhöhten Eingriff in das Schutzgut Fläche und Boden/Wasser und erfordere einen erhöhten Anteil an in Anspruch zu nehmenden Flächen für die gesamte Bauzeit. Die Auswirkungen der vom Einwendenden vorgeschlagenen Verkehrsführung würden als gravierender eingeschätzt und daher werde diese Alternative nicht weiterverfolgt.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Erwidern der Vorhabenträgerin an und sieht keinen weiteren Regelungsbedarf. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

B.4.19.2 Einwendung Nr. 2

Die Einwendende vermutet in ihrer Einwendung vom 16.06.2020, dass die jetzige, eingleisige Trasse zwischen Ihrhove und Bunde den zukünftigen Anforderungen des Güter- und Personenverkehrs nicht genügen werde. Sie vermutet außerdem Widerstand gegenüber einem gesteigerten Güter- und Personenverkehr und damit einhergehenden Belästigungen auf der Strecke durch das Stadtgebiet Weener. Darüber hinaus thematisiert die Einwenderin die Kosten einer Dreh-/Hub-Brücke sowie die Gefährdung des Wertstandorts Papenburg aufgrund der Wirtschaftskrise. Die Einwendende schlägt als Alternative zu dem geplanten Bahnprojekt eine Trassenführung ohne bewegliche Emsquerung in ca. sechs Kilometern Entfernung (oberhalb der Papenburger Seeschleuse mit einer Durchfahrtshöhe von ca. sieben Metern) vor und verweist dabei auf Vorteile durch geringere Betriebskosten, Störungsfreiheit im Betrieb und die Möglichkeit, in relativ unbebautem Gelände eine den zukünftigen Erfordernissen entsprechende Neubaustrecke errichten zu können.

Die Vorhabenträgerin erwidert, Gegenstand der Planfeststellung sei allein die Wiederherstellung der zur Reparatur anstehenden Friesenbrücke. Alternative Trassenführungen kämen daher im Rahmen dieses Verfahrens nicht in Betracht.

Die Anhörungsbehörde schließt sich den Äußerungen der Vorhabenträgerin mit der Bemerkung an, dass das Vorhaben gegenständlich beschränkt sei auf einen Ersatzneubau der durch Schiffshavarie (teil-)zerstörten Brücke in der vormaligen Streckenfunktion. Variantenbetrachtungen seien deshalb zulässigerweise auf die Brückenkonstruktion und Dimensionierung im Rahmen der Leistungsmerkmale der Bestandsstrecke und den aktuellen Anforderungen der Schiffbarkeit beschränkt. Die

Entscheidung der Vorhabenträgerin, im Interesse einer Wiederherstellung der unterbrochenen Streckenverbindung weiträumige Alternativen, die eine Streckenverlegung einschließen, im Zusammenhang mit zukünftig möglichen Änderungen von Streckenmerkmalen zurück zu stellen, sei aus landesbehördlicher Sicht nicht zu beanstanden, da letzteres auf ein anderes Projekt hinauslaufen würde.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwiderung der Vorhabenträgerin und der Auffassung der Anhörungsbehörde an. Die Einwendung wird daher zurückgewiesen.

B.4.19.3 Einwendung Nr. 3

Die Einwender sind direkt von der Erneuerung der Friesenbrücke betroffen, da sich in ihrem Eigentum befindliche Häuser in unmittelbarer Nähe des Vorhabens befinden. In ihrer Einwendung vom 09.07.2020 befürchten sie durch die geplanten Baumaßnahmen starke Auswirkungen auf ihre Wohn- und Lebensqualität und verweisen dabei auf mögliche Lärmbelästigungen, Schäden an Häusern durch Erschütterungen, Lichtemissionen, Nutzung eines Privatwegs bzw. der Deichverteidigungsstraße als Transportwege und die Zuwegung zu ihren Grundstücken während der Baumaßnahmen. Die Einwender fordern die Vorhabenträgerin daher auf, Maßnahmen zu ergreifen, um Beeinträchtigungen auf ein Minimum zu beschränken. Des Weiteren halten die Einwender ein Beweissicherungsverfahren zur Erhebung des Status quo ihrer beiden Häuser für erforderlich.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, die Auswirkungen aus Baulärm und Lichtemissionen auf ein Minimum zu begrenzen. Nächtliche Arbeiten seien nicht geplant (s. auch Kap. B.4.9.1). Vor Beginn der Bauarbeiten würden umfangreiche Beweissicherungen in Bezug auf zu benutzende Wege und Straßen und anliegende Häuser durchgeführt (s. auch Kap. B.4.9.3). Die Zuwegung zu den Grundstücken werde jederzeit gewährleistet. Die Vorhabenträgerin erläutert, dass keine schweren Baumassentransporte im Bereich des Deichverteidigungsweges vorgesehen seien und verweist auf die vorgelegten Planunterlagen. Für die Andienung der Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich der Dükerherstellung werde zudem eine östliche Zufahrt vorgesehen, die den Verkehr im Bereich der Anlieger reduziere. Die Vorhabenträgerin sehe nicht vor, den Privatweg "Müggenborg" als Zufahrt zu nutzen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwiderung der Vorhabenträgerin an und sieht, insbesondere vor dem Hintergrund der vorgelegten Planunterlagen sowie der Zusage einer Beweissicherung, keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.19.4 Einwendung Nr. 4

Die Einwenderin hat ihre Einwendung (ohne Datum) fristgerecht im Planfeststellungsverfahren erhoben. Sie thematisiert die Kosten einer Hub-Dreh-Brücke sowie die Überführung von großen Kreuzfahrtschiffen der Meyer-Werft. Das Argument der Zeitersparnis zähle für die Einwenderin nicht, da die Züge durch die neue Brücke nur 15 Minuten schneller in Bremen seien. Die Einwenderin befürchtet durch Rammarbeiten und Betoneinbringung Schäden an einem ihr gehörenden Stallgebäude. Sie befürchtet weiterhin, durch eine Trassenverbreiterung Eigentum bzw. Pachtflächen zu verlieren.

Die Vorhabenträgerin erwidert, Gegenstand der Planfeststellung sei allein die Wiederherstellung der zur Reparatur anstehenden Friesenbrücke und eine Trassenänderung/ bzw. -verbreiterung sei im Rahmen dieses Verfahrens nicht vorgesehen. Die Vorhabenträgerin sagt zu, vor Beginn der Bauarbeiten umfangreiche Beweissicherungen auf Kosten der DB Netz AG in Bezug auf zu benutzende Wege und Straßen und anliegende Häuser durchzuführen. Für Schäden, die auf die Bauarbeiten zurück zu führen seien, hafte die DB Netz AG.

Die Anhörungsbehörde bemerkt dazu, dass die Brücke nach der planfestgestellten Fahrinne dimensioniert sei; eine Öffnung der Brücke sei für den allgemeinen Schiffsverkehr und nicht allein für die Überführung von Kreuzfahrtschiffen erforderlich. Ernstzunehmende Zweifel an Grund, Anlass und Dimensionierung der Planung sowie der gewählten Vorzugsvariante bestünden aus landesbehördlicher Sicht nicht.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Erwiderng der Vorhabenträgerin sowie die Auffassung der Anhörungsbehörde und sieht vor dem Hintergrund der Zusage der Vorhabenträgerin in Bezug auf die Beweissicherung keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.19.5 Einwendung Nr. 5

Der einwendende eingetragene Verein ist eine naturschutzrechtlich anerkannte Naturschutzvereinigung. Die Vereinigung kritisiert in ihrem Schreiben vom 23.07.2020 die vorgelegte Vorzugsvariante V3 und spricht sich für eine Planung auf Grundlage der Variante V1 aus.

Die Vereinigung bezieht sich auf die Vorteile der Variante V1 für die Umweltgüter „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“, „Fläche und Boden“, „Wasser“ und „Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter“ gegenüber den Varianten V2 und V3 und kritisiert einzelne Aussagen des UVP-Berichtes (Unterlage 10.1). Sie führt an, dass der

Vorteil der Variante V3 beim Umweltgut „Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit“ nur als „leicht“ einzustufen sei, da bis zu der Zerstörung der Brücke ein Fuß- und Radverkehr über den Dienstgang der Brücke bereits stattfand und somit durch V3 keine neue Verkehrsmöglichkeit eröffnet würde. Zudem sei der Vorteil von V1 für das Schutzgut „Kulturelles Erbe“ gegenüber den anderen Varianten als „sehr deutlich“ einzustufen, da das Denkmal Friesenbrücke nur durch eine Wiederherstellung des Bestandsbauwerks erhalten bleibe. Ebenfalls sei aus Sicht der Vereinigung der Vorteil von V1 gegenüber V3 bezüglich des Umweltgutes „Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt“ als „sehr deutlich“ einzustufen, da durch V1 eine erhebliche Beeinträchtigung von geschützten Auenbiotopen vermieden würde.

Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, die Ableitung der Vorzugsvariante und die Begründung, warum die umweltfachlichen Vorteile der Variante V1 gegenüber den bautechnischen Vorteilen der Variante V3 zurückgestellt wurden, seien im UVP-Bericht begründet worden. Hierzu könnten folgende bautechnische Vorteile laut Vorhabenträgerin beschrieben werden: bei der umfänglichen Beschädigung der Bestandsbrücke sei ein Neubau im Vergleich zu einem Bauen im Bestand weniger aufwändig und komplex, die Errichtung neuer zusätzlicher sicherheitsrelevanter Bauwerke (Leitwerk) würden sich bei einem Neubauvorhaben weniger komplex und aufwändig darstellen als bei einem Bauen im Bestand mit diversen Anpassungen, die Anforderungen nach dem Stand der Technik an die Tragsicherheit seien mit einem Neubauvorhaben ohne komplexe Anpassungen gegenüber einer instandgesetzten Konstruktion leichter und mit einer längeren Nutzungsdauer nachhaltiger zu erfüllen. Die Anforderungen an die bahnbetriebliche Sicherheit, an die Tragsicherheit und Dauerhaftigkeit würden deshalb aus Sicht der Vorhabenträgerin langfristig nur durch die Umsetzung der Variante V3 erfüllt. Weiter erläutert die Vorhabenträgerin, dass sie gemäß § 4 AEG als Schienenbaulasträger des Bundes die hoheitliche Aufgabe habe, die Sicherheit bahnbetrieblicher Anlagen ständig zu gewährleisten, um eine Gefährdung des Eisenbahnverkehrs auszuschließen. Der Beachtung dieses Gebots entspreche die anstehende Erneuerung der Friesenbrücke in Gestalt der als vorzugswürdig erkannten Neubauvariante V3. Zusätzliche Anforderungen der Schiffbarkeit würden mit der gewählten Vorzugsvariante nicht erfüllt oder verfolgt. Die Durchfahrtsbreite orientiere sich an der vorhandenen und planfestgestellten Fahrhinne und den erforderlichen für die Sicherheit des Eisenbahnverkehrs notwendigen zusätzlichen Sicherheitsabständen.

Für die Variante V1 könne laut der Vorhabenträgerin nicht von einer Nutzbarkeit durch die Öffentlichkeit des Geh- und Radweges ausgegangen werden. Es handle sich

hierbei um einen Dienstweg der Bahn. Der Weg sei nicht gewidmet und die Nutzung sei nur geduldet worden. Die weitere Nutzung des Dienstweges als de facto öffentlicher Fuß- und Radweg wäre von der Aufsichtsbehörde bei neuer Verkehrsfreigabe der Brücke zu unterbinden.

Die Vorhabenträgerin erwidert weiter, dass das kulturelle Erbe durch den Erhalt des Brückenwärterhauses und das Nachempfinden der Stahlbaufachwerkkonstruktion soweit wie möglich gewahrt werde. Es habe hier laut Vorhabenträgerin im Vorfeld Abstimmungen mit dem Ministerium für Wissenschaft und Kultur (zuständig für die Belange der Denkmalpflege) gegeben. Das Ministerium könne die Varianteneinschätzung nachvollziehen und erhebe keine weiteren Einwände.

Die Anhörungsbehörde bemerkt dazu in der landesbehördlichen Stellungnahme folgendes:

Nach allgemeiner Meinung strukturiert die förmliche UVP für planfeststellungsbedürftige Vorhaben den Abwägungsvorgang in der Weise, dass zunächst eine auf die Umwelt beschränkte Ermittlung und Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens stattzufinden hat und diese darüber in das Zulassungsverfahren eingestellt werden; sie verlangt nicht, dass sich in der fachplanerischen Abwägung, insbesondere bei der Entscheidung unter mehreren in Betracht kommenden Varianten, immer die umweltverträglichste Variante durchsetzt.

Die für das beantragte Vorhaben durchgeführte Umweltverträglichkeitsprüfung sei vollständig und lasse die vorgenommenen Bewertungen nachvollziehbar erkennen. Bewertungsfehler seien nicht erkennbar.

Insbesondere stelle sich mit der nachvollziehbaren Bewertung durch die Vorhabenträgerin die Mitführung einer rechtlich gesicherten anzuschließenden Geh- und Radwegeverbindung über die Brücke gegenüber einer in der Vergangenheit nur geduldeten Mitbenutzung eines Dienstganges, die bei Wiedereröffnung aber zu untersagen wäre, als ein deutlicher Vorteil für die Region dar, auf den in den Stellungnahmen der beteiligten Kommunen zur Recht auch hingewiesen werde.

Auch der angesprochene Auenwaldbereich ist nach landesbehördlicher Einschätzung zutreffend und nachvollziehbar erfasst und bewertet worden. Der UVP-Bericht (Unterlage 10.1, S. 86) führe hierzu aus, dass die notwendige Baustraße auf die Südseite der Friesenbrücke verlegt wurde, um den Bestand soweit wie möglich zu schonen; der zumal durch das Anlegen der Baustraße temporäre Eingriff in die Gehölzstrukturen wurde somit minimiert. Nachvollziehbar sei auch die Bewertung, wonach die im Überschwenkbereich der Drehbrücke befindlichen Bereiche, wo ein

einzelnes Weidengebüsch (BAT) erfasst wurde, im Aufwuchs durch den Brückenüberbau zwar beschränkt sein werden. Ein dauerhafter Verlust durch ein Überschwenken sei aber nicht gegeben und die ufernahen, typischerweise niedrigwüchsigeren Röhricht-Bereiche würden in der Biotopentwicklung und Funktion hierdurch keine qualitativ bewertbaren Beeinträchtigungen erfahren.

Auch hinsichtlich der fraglichen Erhaltung des Denkmalwertes der Bestandsbrücke werde in Übereinstimmung mit den hierzu vorliegenden Stellungnahmen des Ministeriums für Wissenschaft und Kultur (MWK) und der Ostfriesischen Landschaft – Archäologischer Dienst aus Sicht der Anhörungsbehörde die Auffassung geteilt, wonach die hierzu mitgeteilten Auflagen ausreichend sind; eine unveränderte Erhaltung und Instandsetzung der Brücke würde den Verpflichteten offenkundig über den Ertragswert der Brücke hinaus und damit wirtschaftlich unzumutbar belasten (§ 7 Abs. 2 Nr. 3, Abs. 3 NDSchG).

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwidern der Vorhabenträgerin und der Auffassung der Anhörungsbehörde an. Die Einwendung wird damit zurückgewiesen.

B.4.19.6 Einwendung Nr. 6

Der einwendende eingetragene Verein ist als Umweltschutzgruppe Mitglied im Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz (LBU) Niedersachsen, der eine anerkannte Naturschutzvereinigung ist. Die Einwendung vom 23.07.2020 kritisiert in formeller Hinsicht (unter Hinweis auf Albrecht/Zschiegener, UPR2020, S. 252 ff. 254/255) die öffentliche Auslegung der Planfeststellungsunterlagen, die bereits am 11.07.2020 beendet worden sei, sodass die Einsichtnahme nicht allgemein gegeben gewesen sei.

Die Einwendung kritisiert weiterhin, dass nicht deutlich werde, worin die bautechnischen und verkehrlichen Vorteile der Variante V3 bestünden und warum diese die umweltfachlichen Vorteile der Variante V1 überwiegen würden. Für das Schutzgut „Wasser“ und das Schutzgut „Kulturelles Erbe“ bringe die Variante V1 die geringsten Beeinträchtigungen mit sich.

Die Einwendung bemängelt außerdem, dass die Antragsunterlagen den Anforderungen des Habitat-, Arten- und Gewässerschutzrechtes nicht vollumfänglich gerecht würden. Zu diesem Punkt wird auf die Ausführungen und die entsprechende Erwidern der Vorhabenträgerin in Kapitel B.4.7 verwiesen.

Die Vereinigung lehnt den Planfeststellungsantrag der DB Netz AG ab, weil die Umweltauswirkungen zum Bau der geplanten Drehbrücke den tatsächlichen Nutzen weitaus überwiegen würden.

Formelle Rüge

Die Vorhabenträgerin erwidert zur öffentlichen Auslegung, dass die Planfeststellungsunterlagen den gesetzlichen Richtlinien entsprechend für die Dauer von einem Monat öffentlich ausgelegt wurden. Örtlich sei dies in den beteiligten Kommunen vom 12. Mai 2020 bis einschließlich 11. Juni 2020 im Bauamt der Stadt Weener sowie im Rathaus der Gemeinde Westoverledingen geschehen. Auch online seien die Unterlagen unter der URL www.uvp-portal.de in diesem Zeitraum einsehbar gewesen. Die anschließende, normalerweise auf zwei Wochen festgesetzte Einwendungsfrist für Privatpersonen sei aufgrund der aktuellen Lage auf insgesamt sechs Wochen verlängert worden. Eine Veröffentlichung dieser Zeiträume sei über das BauInfoPortal des Projekts Friesenbrücke der Deutschen Bahn, Bekanntmachungen der beteiligten Kommunen sowie diverse Medien erfolgt. Somit seien sowohl zeitlich als auch räumlich ausreichend Möglichkeiten für eine Einsichtnahme der Planfeststellungsunterlagen zur Verfügung gestellt und diese auch vorab kommuniziert worden.

Auch aus Sicht der Anhörungsbehörde kann die Rüge, die Auslegung der Planunterlagen habe am 11.07.2020 geendet, nicht nachvollzogen werden. Die Unterlagen lagen über den gesetzlich bestimmten Auslegungszeitraum von einem Monat in der der Zeit vom 12.05.2020 - 11.06.2020 zur allgemeinen Einsichtnahme bei der Stadt Weener und der Gemeinde Westoverledingen nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung öffentlich aus. Die nach dem Schwierigkeitsgrad und dem Umfang der Unterlagen angemessene Verlängerung der Äußerungsfrist endete mit Ablauf des 23.07.2020, worauf in den Bekanntmachungen jeweils hingewiesen wurde. Es sei nicht ersichtlich, dass die Anstoßwirkung der Bekanntmachung oder der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen verfehlt worden wäre; dieses wird auch nicht substantiiert vorgetragen. Der Einwendungspunkt sei daher aus landesbehördlicher Sicht zurückzuweisen.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Erwidern der Vorhabenträgerin und den Ausführungen der Anhörungsbehörde in Bezug auf die formelle Rüge an. Die Einwendung wird damit zurückgewiesen.

Kritik an der Vorzugsvariante

Zur Ableitung der Vorzugsvariante und deren Begründung verweist die Vorhabenträgerin auf den UVP-Bericht, in dem dargelegt sei, warum die umweltfachlichen Vorteile der Variante V1 gegenüber den bautechnischen Vorteilen der Variante V3 zurückgestellt worden seien. Für weitere Ausführungen wird auf das Kapitel B.4.19.5 verwiesen.

B.4.19.7 Einwendung Nr. 7

Der Einwandsvertreter vertritt in der Einwendung vom 22.07.2020 die rechtlichen Interessen der Eigentümer eines Gebäudes in unmittelbarer Nähe des Vorhabens.

In formeller Hinsicht wird unter Hinweis auf eine (z.B. durch Albrecht/Zschiegner, UPR 2020, S. 252 ff., 254/255) in der Literatur vertretene Rechtsansicht gerügt, dass die erforderliche Einsichtnahme in die Antragsunterlagen durch das Erfordernis vorheriger Absprachen und Terminfestlegungen zu weitreichend und fehlerhaft beschränkt worden sei.

In materieller Hinsicht werden die Vorzugswürdigkeit der Variante V3, Inhalte der schalltechnischen und erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlagen 15.1 und 15.2) und deren Auswirkungen auf die Planung sowie fehlerhafte Ermittlungen und Bewertungen zu den Umweltauswirkungen der Planung, insbesondere im Habitat-, Arten- und Gewässerschutzrecht gerügt.

Formelle Rüge

Die in formeller Hinsicht erhobene Rüge, der Zugang zu den Auslegungsunterlagen sei nur nach vorheriger telefonischer Terminabsprache eingeräumt und dadurch unzumutbar erschwert worden, weist die Anhörungsbehörde in der landesbehördlichen Stellungnahme zurück. Tatsächlich seien nach eingeholter Rückauskunft seitens der Anhörungsbehörde bei den Auslegungsgemeinden keine Fälle bekannt, in denen Betroffene den Zugang zu den Auslegungsunterlagen nicht erhalten hätten. Zu Abweisungen von Personen an den Rathäusern sei es nicht gekommen. Hier wäre auch in der Zeit, in denen die Rathäuser für den allgemeinen Publikumsverkehr geschlossen waren, direkt vor Ort eine Terminabsprache oder auch ein sofortiger Einlass möglich gewesen. Von der eröffneten Einsichtnahme-Möglichkeit vor Ort sei auch entsprechend Gebrauch gemacht worden. Auf Nachfrage der Anhörungsbehörde bei den Auslegungsgemeinden wurde von beiden Auslegungskommunen schriftlich bestätigt, dass der Einlass in die Rathäuser trotz deren coronabedingter allgemeiner Schließung immer gewährleistet war. Die Einsichtnahme wurde daher durch die tatsächliche Ausübung vor Ort weder relevant noch unzumutbar erschwert.

Die Anhörungsbehörde führt in der landesbehördlichen Stellungnahme weiter aus, dass in der Rechtsprechung zur Öffentlichkeitsbeteiligung der Bauleitplanung – welche in diesem Zusammenhang aufgrund der vergleichbaren Zwecksetzung auf die Öffentlichkeitsbeteiligung im Planfeststellungsrecht übertragbar sei – zudem anerkannt sei, dass die Einsichtnahme in Planunterlagen im Rahmen einer Öffentlichkeitsbeteiligung durchaus von einer telefonischen Anmeldung abhängig gemacht werden dürfe. Es stelle ausdrücklich keine unzulässige Hürde auf, wenn einem an der Planung Interessierten zugemutet wird, sich zur Vorbereitung auf den Termin zur Einsichtnahme fernmündlich mit derjenigen Stelle in Verbindung zu setzen, bei der die Entwurfsunterlagen hierfür bereitliegen (BVerwG, Beschl. v. 27.05.2013 – 4 BN 28/13, juris, Rn. 7.). Damit werde nichts Unzumutbares an gesonnen. Vielmehr gehe das Gesetz zu Recht vom Leitbild eines „mündigen“ Bürgers bzw. sonstigen Interessierten aus (BVerwG, Urt. v. 29.01.2009 – 4 C 16/07, juris, Rn. 35.). Verlangt werde insofern, dass die Auslegungsbekanntmachung einen entsprechenden Hinweis auf die Notwendigkeit der Terminabsprache enthalten (Kautzberger/Stür, DVBl. 2020, 910 (912)). Dem sei im vorliegenden Verfahren indes Rechnung getragen worden.

Die Planfeststellungsbehörde teilt die Auffassung der Anhörungsbehörde und kann nicht erkennen, dass der Zugang zu den Antragsunterlagen während der Auslegung unzumutbar erschwert war. Zur allgemeinen Durchführung des Anhörungsverfahrens wird auf Kapitel B.1.3.2 verwiesen. Die Einwendung wird daher in diesem Punkt zurückgewiesen.

Materielle Rüge

Auf die Kritik zur fehlerhaften Bedarfs- und Alternativenprüfung erwidert die Vorhabenträgerin, dass die Ableitung der Vorzugsvariante im UVP-Bericht begründet sei. Es wird auf die entsprechenden Ausführungen in Kapitel B.4.19.5 verwiesen.

Zur Kritik der Einwendung an der fehlerhaften Prüfung der betriebsbedingten Schallimmissionen und der entsprechenden Erwidern der Vorhabenträgerin wird auf Kap. B.4.9.2 verwiesen.

Zur Kritik der Einwendung an der fehlerhaften Behandlung baubedingter Schallimmissionen und der entsprechenden Erwidern der Vorhabenträgerin wird auf Kap. B.4.9.1 verwiesen.

Zur Kritik an der fehlerhaften Prüfung der möglichen Erschütterungen und der entsprechenden Erwidern der Vorhabenträgerin wird auf Kap. B.4.9.3 verwiesen.

Zur fehlerhaften Ermittlung und Bewertung weiterer Umweltauswirkungen, insbesondere im Habitat-, Arten- und Gewässerschutzrecht wird auf folgende Ausführungen verwiesen: Kapitel B.4.7 für habitat- und artenschutzrechtliche Belange gemäß FFH-Richtlinie und Kapitel B.4.8 für Belange des Gewässerschutzrechts gemäß Wasserrahmenrichtlinie (WRRL).

Der Einwandsvertreter äußerte sich erneut während der Online-Konsultation und kritisiert die Erwiderung der Vorhabenträgerin in den bereits in der Stellungnahme vom 22.07.2020 ausgeführten Punkten; wesentlich neue Aspekte der Einwendung wurden dabei nicht sichtbar.

B.5 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.

Dabei waren insbesondere die eisenbahnbetrieblichen Belange sowie die Belange von Naturschutz, Landschaftspflege und Artenschutz sowie die europarechtlichen Habitat-, Arten- und Gewässerschutzbestimmungen zu berücksichtigen. In die Abwägung eingegangen sind u. a. auch Belange der (archäologischen) Denkmalpflege, des Immissionsschutzes sowie abfall- und bodenkundliche Belange.

Die Planung wurde unter Berücksichtigung der eisenbahnbetrieblichen Belange (Anforderungen an die betriebliche Sicherheit, die Tragsicherheit und die Dauerhaftigkeit des Bauwerks) aufgestellt. Den o.g. weiteren Belangen kann im Rahmen des Vorhabens durch Zusagen der Vorhabenträgerin, Nebenbestimmungen sowie Anpassungen der Planung (insbesondere in Bezug auf natur- und artenschutzrechtliche Bestimmungen) jedoch ebenso Rechnung getragen werden. Das Vorhaben stellt sich somit als zulassungsfähig dar.

B.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar (§ 80 Abs. 2 Satz 1 Nr. 3a VwGO).

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 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

Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht

Uelzener Straße 40

21335 Lüneburg

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hannover

Hannover, den 01.07.2021

Az. 581ppü/012-2019#006

EVH-Nr. 3430676