



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover

Az. 581ppa/007-2014#001
Datum: 25.06.2021

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„ABS OL-WHV, Ausbaustufe III, PFA 6 Nordstrecke“

Bahn-km 0,160 bis 10,550

der Strecke 1552 Wilhelmshaven - Nord

Vorhabenträgerin:
DB Netz AG
Regionalbereich Nord
I.NI-N-O
Lindemannallee 3
30173 Hannover

Inhalt

A.	Verfügender Teil.....	7
A.1	Feststellung des Plans.....	7
A.1.1	Gegenstand der 1. Planänderung (s.a.B.1.6)	7
A.1.1.1	Lage der Planänderungsmaßnahme.....	8
A.1.2	Gegenstand der 2. Planänderung (s.a. B.1.14).....	8
A.2	Planunterlagen	8
A.3	Besondere Entscheidungen	11
A.3.1	Aufhebung der vorläufigen Anordnung vom 07.06.2021	11
A.3.2	Wasserrechtliche Erlaubnis.....	11
A.3.2.1	Einleitung Niederschlagswasser in die Vorflut im Bereich Überholgleis Ölweiche... ..	11
A.3.2.2	Verlegung eines Bahnseitengrabens im Bereich Überholgleis Ölweiche.....	12
A.3.2.3	Verlängerung Durchlass km 9,574.....	12
A.3.2.4	Verlängerung Durchlass km 10,298.....	12
A.3.2.5	Anmerkung übrige Gewässerquerungen	12
A.3.2.6	Bauzeitliche Grabenverrohrungen	12
A.3.2.7	Einleitung Regenwasser Galeriebauwerk.....	13
A.3.2.8	Einbringung Bohrpfähle Grundwasser	13
A.3.2.9	Bauzeitliche Wasserhaltung	14
A.3.2.10	Generelle Nebenbestimmungen	14
A.3.2.10.1	Nachlieferung Geodaten.....	14
A.3.2.10.2	Abstimmung Gewässerverantwortliche / UWB.....	14
A.3.2.10.3	Vermeidung schädlicher Gewässeränderungen.....	15
A.3.2.10.4	Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise	15
A.3.2.10.5	Allgemeine Hinweise.....	17
A.3.2.10.6	Details kreuzende Gewässer.....	17
A.3.3	Konzentrationswirkung.....	18
A.4	Zusagen der Vorhabenträgerin	19
A.4.1	Aktiver Lärmschutz "Anzetel 1"	19
A.4.2	Bodenschutz und Geotechnik	20
A.4.3	Belange des Straßenwesens	20
A.4.4	Belange des Umweltschutzes	20
A.4.5	Bodendenkmale.....	21
A.4.6	Belange der Landwirtschaft.....	21
A.4.7	Belange des Einwenders U02	22
A.4.8	Zusagen gegenüber Einwender 03	22
A.4.9	Zusagen gegenüber Einwender E04	23
A.4.10	Zusagen gegenüber Einwender E21	25
A.5	Nebenbestimmungen.....	26

A.5.1	Unterrichtungspflichten	26
A.5.2	Schutz vor Verkehrslärm	26
A.5.3	Baubedingte Lärmimmissionen	26
A.5.4	Kampfmitteluntersuchung	27
A.5.5	Denkmalschutz	27
A.5.6	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	27
A.5.6.1	Leitungen der EWE NETZ GmbH.....	28
A.5.6.2	Leitungen der GEW Wilhelmshaven GmbH.....	28
A.5.6.3	Leitungen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH.....	29
A.5.6.4	Leitungen des Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV).....	29
A.5.6.5	Leitungen der Telekom.....	29
A.5.6.6	Leitungen der Mühlenfeld GmbH.....	29
A.5.6.7	Anpassung der Anlagen der Avacon.....	29
A.5.7	Abfall	30
A.5.8	Abschirmwirksamkeit des Galeriebauwerkes	30
A.5.9	Umweltschutz	30
A.5.9.1	Umweltfachliche Bauüberwachung	30
A.5.9.2	Unterhaltung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen	31
A.5.10	Belange des Straßenwesens.....	31
A.5.11	Bauzeitliche Nutzung von Flächen der Stadt Wilhelmshaven	32
A.5.12	Belange der Landwirtschaft	32
A.5.12.1	Belange des Einwenders 03.....	32
A.5.13	Baustraßen und Wege	33
A.5.14	Belange des Windparkbetreibers (Einwender E01).....	33
A.5.15	Belange des Messmastbetreibers (Einwender E14).....	33
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	34
A.7	Gebühr und Auslagen	34
A.8	Sofortige Vollziehung.....	34
B.	Begründung.....	35
B.1	Sachverhalt	35
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	35
B.1.2	Gegenstand der 1. Planänderung (s.a.B.1.6)	35
B.1.2.1	Lage der Planänderungsmaßnahme.....	35
B.1.3	Gegenstand der 2. Planänderung (s.a. B.1.14).....	35
B.1.4	Antrag der Vorhabenträgerin	36
B.1.5	Zuständigkeit Anhörungsverfahren	36
B.1.6	Einleitung des Anhörungsverfahrens	36
B.1.7	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange	36
B.1.8	Planänderung im Rahmen des Anhörungsverfahrens.....	40
B.1.8.1	„Planbegründung“ der Planänderung	40

B.1.9	Auslegung der Unterlagen der Planänderung	41
B.1.10	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Planänderungsverfahren	41
B.1.11	Erwiderung der Vorhabenträgerin	43
B.1.12	Private Einwendungen	43
B.1.13	Erörterungstermin	43
B.1.14	Einschätzung der Anhörungsbehörde	44
B.1.15	2. Planänderung trassenferne Kompensationsmaßnahmen	44
B.1.16	Abschluss des Anhörungsverfahrens	46
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	46
B.2.1	Rechtsgrundlage	46
B.2.2	Zuständigkeit	46
B.3	Umweltverträglichkeit	47
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	47
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	47
B.3.2.1	Untersuchungsraum	47
B.3.2.2	Umweltrechtliche Variantenprüfung	49
B.3.2.3	Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG a.F. 51	
B.3.2.3.1	Auswirkungen auf den Menschen	51
B.3.2.3.2	Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	52
B.3.2.3.3	Auswirkungen auf Boden	56
B.3.2.3.4	Auswirkungen auf das Wasser	57
B.3.2.3.5	Auswirkungen auf Luft und Klima	60
B.3.2.3.6	Auswirkungen auf Landschaft	61
B.3.2.3.7	Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	61
B.3.2.3.8	Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern	62
B.3.2.4	Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG a.F.	62
B.3.2.4.1	Schutzgut Menschen	62
B.3.2.4.2	Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt	64
B.3.2.4.3	Schutzgut Boden	72
B.3.2.4.4	Schutzgut Wasser	75
B.3.2.4.5	Schutzgut Luft und Klima	79
B.3.2.4.6	Schutzgut Landschaft	79
B.3.2.5	Zusammenfassung	82
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens –allgemein-	83
B.4.1	Planrechtfertigung	83
B.4.2	Variantenentscheidung	83
B.4.3	Abschnittsbildung	83
B.4.4	Baubedingte Lärmimmissionen	84

B.4.4.1	Allgemeine Hinweise zum Baulärm	84
B.4.5	Naturschutz und Landschaftspflege	85
B.4.5.1	Forderungen des NLWKN	86
B.4.5.2	Zustimmung der UNB	88
B.4.6	Artenschutz	88
B.4.7	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet).....	88
B.4.8	Kampfmitteluntersuchung	88
B.4.9	Hinweise zu evtl. vorhandenen Leitungen und geotechnische Fragestellungen	89
B.4.10	Belange des Straßenwesens.....	91
B.4.11	Belange des Luftverkehrs.....	93
B.4.12	Wasser	93
B.4.13	Abfall	94
B.4.14	Belange des Denkmalschutzes und des Städtebaus	94
B.5	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens -Planänderung „Galeriebauwerk“-	94
B.5.1	Variantenuntersuchung	94
B.5.1.1	Technische Maßnahmen auf dem Triebfahrzeug.....	94
B.5.1.2	Filterung an der Oberleitung	95
B.5.1.3	Abschirmung der Bahnstrecke durch Bauwerke	95
B.5.1.4	Abstandsvergrößerung zwischen Emissions- und Immissionsort	95
B.5.1.5	Verlegung Marinefunkempfangsstelle	95
B.5.1.6	Verlegung Bahnstrecke.....	96
B.5.2	Belange der Regionalplanung	96
B.5.3	Belange des Umweltschutzes	96
B.5.4	Kommunale Belange.....	99
B.5.5	Nutzung von Grünanlagen der Stadt Wilhelmshaven.....	100
B.5.6	Wasserwirtschaft, Küsten- und Bodenschutz.....	100
B.5.7	Bodenschutz.....	101
B.5.8	Kommunale Belange.....	102
B.5.9	Belange der Landwirtschaft	102
B.5.10	Belange der Wasser- und Bodenverbände im Kreis Friesland	108
B.5.10.1	Sielacht Rüstringen a) Stellungnahme vom 21.12.2015.....	108
B.5.10.2	Sielacht Wangerland Stellungnahme vom 21.12.2015	112
B.5.11	Belange der Avacon AG.....	112
B.5.12	Belange der EWE Netz GmbH	113
B.5.13	Belange der GEW Wilhelmshaven GmbH	114
B.5.14	Belange der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH.....	115
B.5.15	Belange des Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV)	116
B.5.16	Belange der Landesverteidigung	117
B.5.17	Belange des JadeWeserPort Portes.....	119
B.5.18	Belange des Denkmalschutzes	120

B.5.19	Belange der Telekom Deutschland GmbH	121
B.5.20	Forderungen der Ev.-Luth. Kirche in Oldenburg	122
B.5.21	Private Einwendungen	124
B.5.21.1	Belange des Einwenders U01	124
B.5.21.2	Belange des Einwenders U02	126
B.5.21.3	Belange des Einwenders U03	131
B.5.22	Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen des Zweiten Beteiligungsverfahrens (1. Planänderung: Galeriebauwerk)	132
B.5.22.1	Unvollständige Auslegung von Planunterlagen	133
B.5.22.2	Notwendigkeit des Galeriebauwerks und Varianten	134
B.5.22.3	Natur und Landschaft	140
B.5.22.4	Landwirtschaftliche Belange	144
B.5.22.5	Schallimmissionen	144
B.5.22.6	Baulärm	148
B.5.22.7	Feinstaubbelastung	148
B.5.22.8	Erschütterungen	149
B.5.22.9	Elektrische und magnetische Strahlung	150
B.5.22.10	Wertminderung	151
B.5.22.11	Jagdliche Belange	152
B.5.22.12	Sonstige Belange	154
B.5.22.13	Individuelle Einwendungen	157
B.5.22.13.1	Belange des Windparkbetreibers (E01)	157
B.5.22.13.2	Belange des Einwenders E03	158
B.5.22.13.3	Belange des Einwenders E04	167
B.5.22.13.4	Belange der Einwender E05	178
B.5.22.13.5	Belange der UL International GmbH (E14)	179
B.5.22.13.6	Belange des Einwenders E21	180
B.6	Sofortige Vollziehung	182
B.7	Gesamtabwägung	182
B.8	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	182
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	183

Auf Antrag der DB Netz AG, Regionalbereich Nord (Vorhabenträgerin) 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 „ABS OL-WHV, Ausbaustufe III, PFA 6 Nordstrecke“, Bahn-km 0,160 bis 10,550 der Strecke 1552 Wilhelmshaven - Nord, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Vorbehalten und Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen: Die Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg - Wilhelmshaven wurde im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege in der Kategorie 1 "Vordringlicher Bedarf", Abschnitt b) "Neue Vorhaben" als laufende Nummer 3 aufgeführt.

Ein Teil dieses Gesamtvorhabens ist der hier antragsgegenständliche Planfeststellungsabschnitt 6, in dem

- die Elektrifizierung der Strecke 1552 Abzweig „Weißer Floh“ - Kreuzungsbahnhof Accum – „Ölweiche“ und der Strecke 1553 „Ölweiche“ – Anschlussweiche JadeWeserPort mit Anpassungen an den vorhandenen Straßenüberführungen sowie,
- die Herstellung des Kreuzungsbahnhofes „Ölweiche“ durch den Bau eines Kreuzungsgleises westlich der Kreisstraße K 291 einschließlich der Rettungszuwegungen und die Elektrifizierung des Kreuzungsbahnhofes, vorgesehen sind.

A.1.1 Gegenstand der 1. Planänderung (s.a.B.1.8)

Gegenstand der 1. Planänderung ist die Errichtung eines sog. „Galeriebauwerkes“ zur Abschirmung schädlicher Strahlungen der Bahnstrecke ggü. der Marine-Funkstelle.

A.1.1.1 Lage der Planänderungsmaßnahme

Das geplante Galeriebauwerk befindet sich südlich der Ortslage Sengwarden vollständig auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Wilhelmshaven zwischen Bahn-km 6,45 und 8,73 der Strecke 1552 ("Nordstrecke"). Die Stadt Schortens im Landkreis Friesland ist nur vom südwestlichen Teil des Planfeststellungsabschnittes 6 und daher nur indirekt von der vorliegenden Planänderung betroffen.

A.1.2 Gegenstand der 2. Planänderung (s.a. B.1.15)

Gegenstand der 2. Planänderung ist die ist die Festlegung von trassenfernen Kompensationsmaßnahmen.

A.2 Planunterlagen

Die Planunterlagen haben zunächst im November 2015 ausgelegen.

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Anlage Nr.	Inhalt	Maßstab	Band Nr.	
1	Inhaltsverzeichnis		1	Nur zur Information
2	Erläuterungsbericht		1	
3	Übersichtspläne		1	Nur zur Information
3.1	Übersichtsplan Zielvariante 1 Endzustand	1: 5.000		
3.2	Übersichtsplan Zielvariante 1 Bauzustand	1: 5.000		
3.3	Übersichtsplan Variante 2	1: 5.000		
3.4	Übersichtsplan Varianten 4 + 5	1: 5.000		
4	Bauwerksverzeichnis		1	
5	Lagepläne		1	
5.1	Lagepläne Zielvariante 1 Endzustand Blatt 001 Blatt 002 Blatt 003	1: 1.000 1: 1.000 1: 1.000		
5.2	Lagepläne Zielvariante 1 Bauzustand Blatt 001 Blatt 002 Blatt 003	1: 1.000 1: 1.000 1: 1.000		
5.3	Lagepläne Variante 2 Blatt 001 Blatt 002 Blatt 002a	1: 1.000 1: 1.000 1: 1.000		

Anlage Nr.	Inhalt	Maßstab	Band Nr.	
	Blatt 002b Blatt 003 Blatt 003a	1: 1.000 1: 1.000 1: 1.000		
6	Querprofile		1	
6.1	Querprofile Zielvariante 1 Blatt 001: Blatt 002 Blatt 003 Blatt 004 Blatt 005 Blatt 006	1: 100 1: 100 1: 100 1: 100 1: 100 1: 100		
6.2	Querprofil Variante 2 Blatt 001	1: 100		
7	Bauwerkspläne		2	
7.1	Galeriebauwerk			
	Draufsicht, Schnitte	1: 50, 1:100		
7.2	Torsionsbalken			
	Draufsicht, Schnitt und Ansicht	1: 50, 1:100		
7.3	Übergangsbauwerk Straßenüberführungen	1: 50, 1:100		
7.4	Detail Servicetür	1: 50, 1:100		
8	Grunderwerbsverzeichnis		2	
9	Grunderwerkspläne			
9.1	Grunderwerb, trassennah		2	
	Blatt 001	1: 1.000		
	Blatt 002	1: 1.000		
	Blatt 002a	1: 1.000		
	Blatt 002b	1: 1.000		
	Blatt 003	1: 1.000		
	Blatt 003a	1: 1.000		
10	Landschaftspflegerischer Begleitplan		2	Z.T. Nur zur Information
10.1	Erläuterungsbericht Anhang 1: Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag			
10.2	Bestands- und Konfliktplan			
10.2.1	Bestands- und Konfliktplan Blatt 0 Legende			
	Blatt 1 bis 2	1: 2.000		
10.2.2	Übersichtsplan Fauna	1: 10.000		
10.3	Landschaftspflegerischer Maßnahmenplan			
10.3.1	Maßnahmenplan			

Anlage Nr.	Inhalt	Maßstab	Band Nr.	
	Blatt 0 - Legende			
	Blatt 1 bis 3	1: 1.000		
10.4	Maßnahmenblätter			festgestellt
11	Umweltverträglichkeitsstudien		3	Nur zur Information
11.1	Nur zur Information, keine Planfeststellungsunterlage Erläuterungsbericht Hauptmaßnahme & Maßnahme Galeriebauwerk			
11.2	Bestandspläne			
11.2.1	Mensch, Kultur- und Sachgüter	1: 5.000		
11.2.2	Tiere und Pflanzen			
	Blatt 0 Legende			
	Blatt 1 bis 2	1: 2.000		
11.2.3	Boden	1: 5.000		
11.2.4	Wasser	1: 5.000		
11.2.5	Klima und Luft	1: 5.000		
11.2.6	Landschaftsbild	1: 5.000		
11.3	Auswirkungspläne (PFA 6)			
11.3.1	Menschen, Klima, Luft, Kultur-/ Sachgüter	1: 5.000		
11.3.2	Tiere und Pflanzen			
	Blatt 1 bis 2	1: 2.000		
11.3.3	Boden und Wasser	1: 5.000		
11.3.4	Landschaftsbild und Erholung	1: 5.000		
12	- Entfällt -		3	
13	Schalltechnische Untersuchung Nur zur Information, keine Planfeststellungsunterlage		3	Nur zur Information
13.1	Schalltechnische Untersuchung, betriebsbedingt			
13.1.1	Text			
13.1.2	Übersichtsplan	1: 7000		
13.1.3	Lagepläne	1: 2000		
	Blatt 1 bis 4			
13.1.4	Immissionsberechnungen			
13.2	Schalltechnische Untersuchung, baubedingt			
13.2.1	Lageplan	1: 7000		
13.2.2	Emissionsansatz			
14	Elektromagnetische Verträglichkeit		3	Nur zur Information
15	Elektrotechnische Untersuchungen		3	Nur zur Information
15.1	Endbericht der Messungen			
15.2	Fazit der Studie			
15.3	Endbericht der Modellrechnungen			

Anlage Nr.	Inhalt	Maßstab	Band Nr.	
16	Hydraulische Berechnung		3	Nur zur Information

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Aufhebung der vorläufigen Anordnung vom 07.06.2021

Die Vorläufige Anordnung vom 07.06.2021 bzgl. der Erstellung von Baustraßen und BE-Flächen wird hiermit aufgehoben.

A.3.2 Wasserrechtliche Erlaubnis

Hiermit erteile ich nach dem Gesetz zur Ordnung des Wasserhaushaltes (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) vom 31.07.2009 (BGBl. I S. 2585) in Verbindung mit dem Niedersächsischen Wassergesetz (NWG) vom 19.02.2010 (Nds. GVBl. S. 64) in den jeweils geltenden Fassungen für die Entwässerung / bauzeitliche Wasserhaltung die wasserrechtliche Erlaubnis nach § 8,9,10 WHG für die Nutzung folgender Gewässer:

A.3.2.1 Einleitung Niederschlagswasser in die Vorflut im Bereich Überholgleis

Ölweiche

Einleitung von Niederschlagswasser aus der Entwässerung der Bahn- und Wegeflächen über Seitengräben in die Vorflutgewässer.

Hierunter fällt die Einleitung des Niederschlagswassers in den zu verschiebenden Bahnseitengraben in Bahn-km ca. 9,5 bis 10,55 (bahnrechts), wo das Überholgleis Ölweiche gebaut werden soll (s. Anlage 5, Bl. 12-13).

Der verlegte Graben wird bei ca. Bahn-km 9,5 an den vorhandenen Bahnseitengraben angeschlossen, der unverändert im Vergleich zum heutigen Zustand bei Bahn-km 8,74 in die Vorflut "Samaria Leide" (Gewässer II. Ordnung Nr. 22) einleitet (s. Anlage 5, Bl. 11)

Das Einleiten von Niederschlagswasser aus Bahn- und Wegeflächen über Seitengräben in die Vorflutgewässer stellt eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG dar und bedarf nach § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis. Die Erlaubnis wird hiermit erteilt.

A.3.2.2 Verlegung eines Bahnseitengrabens im Bereich Überholgleis Ölweiche

Verlegung eines Bahnseitengrabens in Bahn-km ca. 9,5 bis 10,55 (am Überholgleis Ölweiche, vgl. A 3.2.1).

Der Querschnitt des neuen Grabens muss mindestens so dimensioniert sein wie der Querschnitt des alten Grabens .

A.3.2.3 Verlängerung Durchlass km 9,574

Der vorhandene Durchlass DN 500 in Bahn-km 9,574 wird wegen der Anlage des Überholgleises Ölweiche mit DN 500 verlängert.

A.3.2.4 Verlängerung Durchlass km 10,298

Der vorhandene Durchlass DN 1400 in Bahn-km 10,298 (Uttersieler Leide, Gewässer II. Ordnung Nr. 18) wird wegen der Anlage des Überholgleises Ölweiche mit DN 1400 verlängert.

A.3.2.5 Anmerkung übrige Gewässerquerungen

Die übrigen vier ursprünglich aufgeführten Durchlässe und Eisenbahnüberführungen wurden bereits 2018 erneuert und sind daher kein Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens zum PFA 6 mehr:

- Durchlass Barkeler Pumpschloot, Bahn-km 0,587
- Eisenbahnüberführung Kirchspieltief, Bahn-km 3,486
- Eisenbahnüberführung Anzeteler Grenzleide, Bahn-km 6,565
- Eisenbahnüberführung Sengwardener Verbindungstief, Bahn-km 7,774

A.3.2.6 Bauzeitliche Grabenverrohrungen

Im Abschnitt "Galeriebauwerk". wird zwischen Bahn-km 6,56 und 6,92 das bahnlinke Gewässer Gewässer III. Ordnung Nr. 26b mit DN 1000 verrohrt, um eine Aufstellfläche für die Gründungsarbeiten für das Galeriebauwerk schaffen zu können (s. Anlage 5, Bl. 8-9).

Die Fließgewässer II. Ordnung Anzeteler Grenzleide (Bahn-km 6,6) und Sengwarder Verbindungstief (Bahn-km 7,8) werden mit bauzeitlichen Hilfsbrücken überquert. Für das bahnlinks verlaufende Verbandsgewässer III. Ordnung ist eine Verrohrung DN 1000 vorgesehen, Querungen sonstiger Entwässerungsgräben (keine klassifizierten Gewässer) werden mit DN 300-500 ausgestattet.

Weiterhin werden Entwässerungsgräben in Bahn-km 1,75 / 2,48 / 4,327 / 4,498 / 4,993 / 6,135 / 6,58 und 9,84 bauzeitlich mit DN 300-500 verrohrt.

Die wasserrechtliche Erlaubnis gem. §§ 19, 8, 9 WHG für die genannten bauzeitlichen Grabenverrohrungen und -überführungen werden hiermit erteilt. .

A.3.2.7 Einleitung Regenwasser Galeriebauwerk

Das auf dem Dach des Galeriebauwerkes und auf den Bahn- und Wegeflächen anfallende Niederschlagswasser wird über mehrere Einleitstellen in die Vorflutgewässer eingeleitet.

Die Entwässerung des geplanten Galeriebauwerks erfolgt laut Erläuterungsbericht (Stand 2019, s. 11) über die Querneigung des Daches in den Bahnseitengräben. Das Niederschlagswasser fällt im Bereich zwischen Planumskante und Grabenböschung, der gegen Auskolkung mit Schotter gesichert wird. Die vorhandenen Gräben werden so dimensioniert, dass die zusätzlichen Wassermengen abgeleitet bzw. zurückgehalten werden können. Die Bahnseitengräben entwässern dann über die geregelten Einleitstellen in die Verbandsgewässer.

Die Einleitung des auf dem Dach des Galeriebauwerkes und auf den Bahn- und Wegeflächen anfallenden Niederschlagswassers über mehrere Einleitstellen in die Vorflutgewässer bedarf einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach §§ 8, 9 WHG, die hiermit erteilt wird.

In der Stellungnahme der Sielacht Rüstringen vom 09.01.2020 werden Regenrückhaltemaßnahmen. Die Rückhaltemaßnahmen mit dem Wasser- und Bodenverband mit der Sielacht Rüstringen hinsichtlich Bemessungsereignis und maximaler Einleitmenge abzustimmen.

Die wasserrechtliche Erlaubnis für die Einleitung des Regenwassers und das Anlegen der Regenrückhaltegräben RRG 1-8 mit einer jeweiligen Drosselabflussspende von 2 l/(s*ha) wird hiermit gem. §§ 19, 8, 9 WHG erteilt. .

A.3.2.8 Einbringung Bohrpfähle Grundwasser

Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG für das bauzeitliche und dauerhafte Einbringen von Bauteilen (Bohrpfählen) in den Grundwasserkörper im Bereich des Galeriebauwerkes.

Die Gründung des Galeriebauwerkes erfolgt als Tiefgründung auf Bohrpfählen. Dabei sollen die Bohrpfähle ca. 10 bis 15 m tief eingebaut werden. Diese Tiefgründungen reichen in den Grundwasserbereich und verbleiben nach Abschluss der Maßnahmen im Boden. Bei diesen Maßnahmen handelt es sich um das bauzeitliche und dauerhafte

Einbringen von festen Stoffen in das Grundwasser, was einer Erlaubnis nach § 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG bedarf.

Auf S. 21 Erläuterungsbericht Stand 2019 wird angeführt, dass das Galeriebauwerk am bestehenden Bahndamm anlagebedingt punktuelle Störungen der Grundwasserströmung verursacht, die im Nahbereich durch den Bahndamm bereits eingeschränkt sein kann.

Von der Vorhabenträgerin wird in der Anlage 10.1, Landschaftspflegerischer Begleitplan, Stand 2019, S. 18, angeführt, dass die Fließgeschwindigkeit des Grundwassers bei den in den Marschen vorherrschenden Bodenverhältnissen (hoher Ton und Schluffgehalt) sehr gering ist. Aus diesem Grund kann angenommen werden, dass es durch das Einbringen von Bohrpfählen weder zu einer Veränderung der Grundwasserfließrichtung noch zu einem Grundwasseraufstau kommt. Die entsprechende wasserechtliche Erlaubnis gem. §§ 19, 8, 9 WHG wird insofern erteilt.

A.3.2.9 Bauzeitliche Wasserhaltung

Sollte während der Herstellung der Verrohrung zur Trockenhaltung der Baugrube eine bauzeitliche Wasserhaltung erforderlich sein, so stellt dies eine genehmigungspflichtige Gewässerbenutzung dar und bedarf einer Erlaubnis nach §§ 19, 8 Abs. 1 und § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG. Die Erlaubnis wird hier mit erteilt.

A.3.2.10 Generelle Nebenbestimmungen

A.3.2.10.1 Nachlieferung Geodaten

Die Angaben zu Gemarkung, Flur, Flurstück, Hoch- und Rechtswerten der Einleitstellen müssen spätestens 3 Monate nach Erteilung des Planfeststellungsbeschlusses beim Eisenbahn-Bundesamt nachgereicht werden..

A.3.2.10.2 Abstimmung Gewässerverantwortliche / UWB

Die genannten Maßnahmen sind mit den Unteren Wasserbehörden des Landkreises Friesland und der Stadt Wilhelmshaven und bei Verbandsgewässern mit dem zuständigen Wasser- und Bodenverband (Sielacht Rüstringen) abzustimmen. Die zuständigen Unteren Wasserbehörden und Friesland haben dieser Vorgehensweise zugestimmt.

A.3.2.10.3 Vermeidung schädlicher Gewässeränderungen

Gemäß § 36 (1), Satz 1 WHG sind Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern so zu errichten, zu unterhalten und stillzulegen, dass keine schädlichen Gewässeränderungen zu erwarten sind und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert wird, als es den Umständen nach unvermeidbar ist.

A.3.2.10.4 Allgemeine Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Alle Bauwerke der Entwässerung müssen unter Beachtung der anerkannten Regeln der Technik errichtet werden. Als solche gelten insbesondere die einschlägigen DIN-Vorschriften, die Arbeitsblätter des DWA und sonstigen technische Bauvorschriften.
2. Bei den Ausschachtungen ist darauf zu achten, dass Böschungen zeitnah gegen Erosion und Ausspülung geschützt werden.
3. Soweit zur Verfüllung baubedingter Arbeitsräume Fremdmaterial verwendet wird, darf nur unbelastetes Erdmaterial gemäß den Vorsorgewerten der Bundesbodenschutzverordnung (Z0-Material) oder Erdmaterial entsprechend der örtlichen geogenen Vorbelastung verwendet werden.
4. Die Einleitung des Niederschlagswassers in das Gewässer hat so zu erfolgen, dass weder eine Einengung des Abflussprofils des Gewässers noch eine sonstige Beeinträchtigung des Gewässerbettes und dessen Unterhaltung erfolgt. Das Gewässerbett ist -falls erforderlich- an der Einleitungsstelle in Abstimmung mit dem Gewässerunterhaltungspflichtigen in ausreichender Länge und Breite, z.B. mittels Wasserbausteinen gegen Auskolkungen, Uferabbrüche usw. zu sichern. Auf eine naturnahe Ausführung ist zu achten.
5. Die Arbeiten im und am Gewässer sind mit der gebotenen Sorgfalt im Hinblick auf die physikalische, chemische und biologische Beschaffenheit des Wassers durchzuführen. Es ist mit einer solchen Sorgfalt zu arbeiten, dass das Eindringen von wassergefährdenden Stoffen, z.B. Schmier- und Treibstoffen, in das Gewässer unbedingt unterbleibt.
6. Während der Baumaßnahme ist darauf zu achten, dass eine Verunreinigung der Gewässer (Oberflächengewässer und Grundwasser), z. B. durch Erdaushub, Baustoffe, Mineralöl oder andere wassergefährdende Stoffe oder eine sonstige nachteilige Veränderung seiner Eigenschaften oder des Wasserabflusses nicht zu besorgen ist.
7. Die Verwendung wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstellen, die ausschließlich der Sicherstellung des Bahnbetriebs und

der Verkehrs- und Betriebssicherheit dienen (z.B. Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln zur chemischen Vegetationskontrolle, Betriebsstoffe, Schmierstoffe an Fahrzeugen und Eisenbahninfrastrukturanlagen, etc.) hat mit größtmöglicher Sorgfalt zu erfolgen. Eine darüber hinausgehende Verwendung von wassergefährdenden Stoffen sowie die Lagerung derartiger Stoffe sind im Entwässerungsgebiet sowie im Bereich der Einleitstellen nicht zulässig.

8. Die katasteramtliche Bezeichnung der Einleitstellen (Gemarkung, Flur, Flurstück-Nr.), die Geokoordinaten für die Einleitstellen und die Bauwerke nach UTM 32N/ETRS89 sind innerhalb einer Frist von 3 Monaten nach Erteilung des Planfeststellungsbescheides beim Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Nord nachzureichen.

9. Die Baustelle ist so anzulegen und die Bauarbeiten sind so durchzuführen, dass der Untergrund nicht durch den Umgang mit Betriebsstoffen verunreinigt werden kann. Wassergefährdende Betriebsstoffe müssen in geeigneten Gebinden und ausreichend bemessenen Auffangwannen gelagert werden.

10. Unvorhergesehene Störungen, die negative Auswirkungen auf das Gewässer (hier: Grundwasser) haben können, insbesondere das Auslaufen wassergefährdender Stoffe im Entwässerungsgebiet, sind unverzüglich dem Eisenbahn-Bundesamt anzuzeigen. Es sind unverzüglich alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern.

11. Spätestens 2 Wochen nach Ende der Störung ist dem Eisenbahn-Bundesamt ein schriftlicher Bericht vorzulegen mit Darstellung des Ereignisses und seiner Ursachen, der Auswirkungen auf Gewässer, getroffener Maßnahmen und der vorgesehenen Maßnahmen zur Vermeidung ähnlicher Vorfälle.

12. Für das Einbringen der Gründung und der Ramppfähle in den Grundwasserleiter dürfen nur Stoffe verwendet werden, die eine nachteilige Veränderung des Grundwassers ausschließen.

13. Das Lagern von wassergefährdenden Stoffen im Bereich der Gründungsarbeiten ist verboten.

14. Beabsichtigte Änderungen der erlaubten Art, des erlaubten Zwecks oder Maßes der Benutzung, wesentliche Änderungen der baulichen Anlagen sowie Änderungen der Betriebs- und Verfahrensweise bei der Abwasserbeseitigung, sind dem Eisenbahn-Bundesamt rechtzeitig vor Beginn anzuzeigen. Wesentliche Änderungen bedürfen einer ergänzenden oder geänderten Erlaubnis.

15. Für Schäden, die durch den Bau oder den Betrieb der Anlage (einschließlich Nebenanlagen) entstehen, haftet der Antragsteller nach den allgemeinen wasser- und zivilrechtlichen Vorschriften.

16. Der Betreiber ist verpflichtet, eine behördliche Überwachung der Anlage zu dulden und etwa erforderliche Unterlagen, Arbeitskräfte und Werkzeuge zur Verfügung zu stellen sowie technische Ermittlungen und Prüfungen zu gestatten und zu unterstützen.

A.3.2.10.5 Allgemeine Hinweise

Sollte von vorgelegten Planunterlagen während der Ausführung abgewichen werden, ist entsprechend eine geänderte Unterlagen vorab zu einer erneuten Prüfung vorzulegen.

Die bauzeitlichen Grabenverrohrungen sind mit dem jeweiligen vorhandenen Durchmesser auszuführen, anschließend wieder zurückzubauen und der Ursprungszustand ist wiederherzustellen. Die Anschlussbereiche der Grabenverrohrungen sind gegen Ausspülungen und Auskolkungen zu sichern.

Zudem ist eine Beeinträchtigung der vorhandenen Entwässerungssituation entlang der Ausbaustrecke nicht zulässig.

A.3.2.10.6 Details kreuzende Gewässer

Die die Durchlassverlängerung für das Gewässer II. Ordnung Nr. 18 „Uttersieler Leide“ ist mit den vorhandenen Rohrdurchlassabmessungen (DN 1.400 mm) durchzuführen. Die Verlängerung ist höhengleich und ohne Schachtbauwerk an die vorhandene Verrohrung anzuschließen.

Der auf der Nordseite des Gewässers II. Ordnung Nr. 12 "Sengwarder Verbindungstief" geplante Wendehammer des Sicherungsnetzes hat einen Mindestabstand von 10,00 m zu der oberen Böschungskante des Gewässers einzuhalten.

Der südwestlich des Gewässers II. Ordnung Nr. 22 "Samaria-Leide" gelegene Zugang zum Rettungsweg hat eine Überfahrtsbreite von 5,00 m einzuhalten. Die Querung des Sicherungsweges durch die Unterhaltungsfahrzeuge des zuständigen Wasserverbandes Sielacht Rüstringen ist zu gewährleisten, so dass die Unterhaltungsfahrzeuge möglichst nah an das Durchlassbauwerk der Bahntrasse heranfahren können.

Im Bereich der Parallelführung des Rettungsweges zum Gewässer III. Ordnung Nr. 26b ist die Befahrbarkeit durch Unterhaltungsfahrzeuge des Verbandes zu gewährleisten. Die Nutzung des Räumuferstreifens, insbesondere im Hinblick auf die einseitige Ablage

des Gewässeraushubs auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen ist durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zugunsten des Verbandes abzusichern. Für die geplante Hilfsbrücke sind der Sielacht Rüstringen rechtzeitig entsprechende Planunterlagen zur Abstimmung vorzulegen.

Die neuen Durchlassbauwerke sind vom Maßnahmenträger zu unterhalten und zu erhalten.

Im Einlauf- und Auslaufbereich der Gewässerkreuzungsbauwerke sind Maßnahmen zu treffen, so dass Schottermaterial von den Gleisen nicht in das Gewässer gelangen können.

Der Wasserabfluss während der Baumaßnahme, insbesondere im Bereich der Neubauten der Durchlassbauwerke, muss, sofern nicht bauablaufbedingt, jederzeit gewährleistet sein.

Die vorgesehenen Einleitungen in die Verbandsgewässer sind entsprechend den anerkannten Regelwerken auszuführen. Dies gilt insbesondere für entsprechende Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Auskolkungen im Bereich der Einleitungen.

Die Baustelleneinrichtungsflächen 6.1 und 6.33 müssen im Bereich des 10,00 m breiten Räumuferstreifens jederzeit durch die Sielacht befahrbar zu erhalten und für die Aushubablagerung bereitzuhalten. Die Baustraße und die spätere Sicherungsstraße entlang des Gewässers III. Ordnung Nr. 26b müssen während der Bauphase für die Nutzung der Sielacht Rüstringen zur Durchführung der Unterhaltungsarbeiten befahrbar sein.

Der temporäre Durchlass in dem Gewässer III. Ordnung Nr. 26b (Minstdurchmesser DN 1000 mm) ist 10 cm unter der festen grundgeräumten Gewässersohle einzubauen. Nach Abschluss der Baumaßnahme ist der Durchlass zurückzubauen und das Gewässer wieder profilgerecht herzustellen.

Im Bereich des Gewässers II. Ordnung „Sengwarder Verbindungstief“ sind die Baustelleneinrichtungsflächen im Bereich der 10,00 m breiten Räumuferstreifen frei befahrbar zu halten.

A.3.3 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).

A.4 Zusagen der Vorhabenträgerin

Zusagen der Vorhabenträgerin, die im Rahmen des Anhörungsverfahrens getroffen wurden, bedingen nicht zwangsläufig, dass der zugrundeliegende Sachverhalt im Zuge der planungsrechtlichen Abwägung so dem Vorhabenträger aufgegeben worden wäre. Insofern ergeben sich aus diesen Zusagen insbesondere keine Rückschlüsse auf eine zuwendungsrechtliche Finanzierbarkeit. Zusagen, die im fachplanungsrechtlichen Abwägungsprozess als gerechtfertigt eingeschätzt wurden, wurden in diesen Beschluss als Nebenbestimmungen aufgenommen. Ungeachtet dessen wird Vorhabenträger verpflichtet die in diesem Beschlusstil gemachten Zusagen wie Nebenbestimmungen zu beachten.

A.4.1 Aktiver Lärmschutz "Anzetel 1"

Aus der offenen Seite des Galeriebauwerks wurde für das nächstgelegene Gebäude "Anzetel 1" eine Überschreitung des Immissionsgrenzwertes für den Nachtzeitraum um bis zu 3,5 dB(A) errechnet. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass maximale Reflexionswerte des Galeriebauwerkes angenommen wurden. Zur Einhaltung des relevanten Grenzwertes von 54 dB(A) nachts wurde seitens der Vorhabenträgerin eine 450 m lange Schallschutzwand mit einer Höhe von 3 m über Schienenoberkante dimensioniert.

Die Genehmigungsbehörde hat weder die Annahmen des Schallgutachters (Reflexion Galeriebauwerk etc.) noch die Angemessenheit dieser Maßnahme geprüft, da diese aus dem vorgelegten Schallgutachten nicht ersichtlich sind. Genehmigungsrechtlich liegt diese Maßnahme „auf der sicheren Seite“.

Der Schallgutachter verweist jedoch ausdrücklich darauf, dass „§ 41 Abs. 2 BImSchG bestimmt, dass dies nicht gilt, soweit die Kosten für Schutzmaßnahmen außer Verhältnis zum Schutzzweck stehen würden.“

Eine technische Prüfung kann entfallen, da aus juristischer Sicht die Genehmigung einer technisch nicht begründbaren Schallschutzwand möglich ist. Die Vorhabenträgerin hat mit Schreiben vom 04.02.2021 I.NI-N-O-N erklärt, die

Lärmschutzwand zu bauen, um zu vermeiden, dass der Anwohner Anzetel 1 klagt und im Rahmen dieser Klage evtl. die sofortige Vollziehbarkeit aufgehoben wird.

Damit trägt die Vorhabenträgerin auch dem Gedanken der Gleichbehandlung (Art. 3 GG) Rechnung, weil durch die Lärmschutzwand (LSW) die Anwohner auf der offenen Seite des Galeriebauwerks mit denen auf der geschlossenen Seite gleichgestellt werden. Die LSW schützt u.a. den Außenbereich des Wohngrundstücks sowohl vor dem direkten Verkehrslärm, als auch vor den Reflexionen durch das Galeriebauwerk.

A.4.2 Bodenschutz und Geotechnik

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass die Berücksichtigung des Schutzgutes Boden Bestandteil der Leistungen ist, die die Umweltfachliche Bauüberwachung nach den Vorgaben des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil 7, übernehmen wird. Dabei werde auch der Kontakt zur zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Wilhelmshaven aufgenommen. Die Hinweise zu den DIN-Normen, sulfatsauren Böden sowie zum Baugrund werden durch die Vorhabenträgerin beachtet.

Die Berücksichtigung des Schutzgutes Boden ist Bestandteil der Leistungen, die die Umweltfachliche Bauüberwachung nach den Vorgaben des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil 7, übernehmen wird.

Eine eigenständige bodenkundliche Bauüberwachung ist nicht erforderlich. Die Behandlung von ggf. anfallenden sulfatsauren Böden fällt in den Zuständigkeitsbereich der abfalltechnischen Bauüberwachung.

Vor Baubeginn wird die Vorhabenträgerin eine Stellungnahme des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen zu Kampfmittelabwurfverdachtsbereichen einholen.

A.4.3 Belange des Straßenwesens

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die erforderlichen Abstimmungen hinsichtlich der Inanspruchnahme von Straßen rechtzeitig vorzunehmen sowie notwendige verkehrsbehördliche Anordnungen bei Bedarf rechtzeitig vom ausführenden Unternehmen zu beantragen und einzuholen.

A.4.4 Belange des Umweltschutzes

Die Vorhabenträgerin wird die Hinweise der Fachbereiche Umwelt des Landkreises Friesland und der Stadt Wilhelmshaven beachten. Alle landschaftspflegerischen

Maßnahme, einschließlich der Maßnahme V11, die Anlegung eines Begrünungsstreifens längs des Galeriebauwerkes, werden planfestgestellt. Die Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sowie die landschaftspflegerischen Ausführungsplanungen zu den Kompensationsmaßnahmen sind mit den unteren Naturschutzbehörden des Landkreises Friesland bzw. der Stadt Wilhelmshaven abzustimmen.

A.4.5 Bodendenkmale

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass im PFA 6 voraussichtlich keine Bodendenkmale betroffen sind. Beim Auftreten neuer archäologischer Bodenfunde und Befunde wird das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege, Referat Archäologie, Stützpunkt Oldenburg, unverzüglich informiert und eine Einigung zwischen der Vorhabenträgerin und dieser Fachbehörde herbeigeführt.

Soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich ist, werden durch die Vorhabenträgerin Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern vermieden oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang begrenzt. Die vom Bauvorhaben tangierten Bodendenkmale werden in Abstimmung mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege vor Beginn der lokalen Bautätigkeit abschließend archäologisch untersucht und entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffe sowie zur Sicherung der Bodendenkmale festgelegt.

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern sagt die Vorhabenträgerin die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit sowie die Beteiligung an den Kosten zu. Die Sicherungsmaßnahmen werden mit dem Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt und unter deren fachlicher Begleitung durchgeführt.

A.4.6 Belange der Landwirtschaft

Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass der bauzeitliche Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet wird. Bauzeitliche und dauerhafte Bewirtschaftungseinschränkungen wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme oder Wind / Lichtverschattung werden unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich

geregelt und entschädigt. Bauzeitlich genutzte Flächen werden nach Abschluss der Arbeiten so wiederhergestellt, dass ihre vorherige Nutzung wieder uneingeschränkt ermöglicht wird. Zu den Rekultivierungsarbeiten zählt z.B. auch das eventuell erforderlich werdende Beseitigen der Bodenverdichtung.

Die Vorhabenträgerin sieht vor, dass bauzeitliche und dauerhafte Bewirtschaftungseinschränkungen wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme oder Wind / Lichtverschattung unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich geregelt und entschädigt werden. Das Entwässerungskonzept ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Es wird darüber hinaus im Rahmen der späteren Ausführungsplanung mit den zuständigen Unteren Wasserbehörden der Stadt Wilhelmshaven sowie des Landkreises Friesland und der Sielacht Rüstringen abgestimmt. Weitergehende Erfordernisse zur bauzeitlichen und dauerhaften Entwässerung der betroffenen Grundstücke (z.B. Drainagen) werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit den jeweiligen Eigentümern oder Pächtern abgestimmt und einzelvertraglich geregelt. Es wird auch ein Beweissicherungsverfahren vor Bauausführung für bauzeitlich genutzte Wege durchgeführt und der bauzeitliche Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet. Die neuen Zuwegungen für Rettungskräfte werden für den landwirtschaftlichen Anliegerverkehr freigegeben.

A.4.7 Belange des Einwenders U02

Die Vorhabenträgerin sagt zu, Fläche 6.1 nach Abschluss der Bauarbeiten wieder herzurichten, Bodenverdichtungen werden wieder aufgelockert.

A.4.8 Zusagen gegenüber Eiwender 03

Die Vorhabenträgerin sagt zu, bauzeitliche und dauerhafte Bewirtschaftungseinschränkungen wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme oder Wind / Lichtverschattung unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich zu regeln und zu entschädigen. Gegenstand der Vereinbarung soll auch die Sicherstellung der bauzeitlichen und dauerhaften ordnungsgemäßen Entwässerung und Einzäunung der betroffenen Flächen sein. Gleiches gilt für die Frage der dinglichen Sicherung, die aus Sicht der Vorhabenträgerin durchaus möglich ist. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass bei Bedarf die Kosten für eine Ersatzlandbeschaffung übernommen werden wird, sofern entsprechende Flächen verfügbar sein sollten.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass ein Beweissicherungsverfahren vor Bauausführung für die Hofstelle Anzetel 3 und bauzeitlich genutzte Wege durchgeführt wird. Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen werden in Zeiten trockener Witterung regelmäßig benetzt. Die Flächen des Einwenders, die bauzeitlich in Anspruch genommen werden, werden im Vorfeld durch einen Sachverständigen dokumentiert. Dieser Sachverständige hat die Baustelle in regelmäßigen Abständen aufzusuchen, den Baufortschritt zu dokumentieren und die Wiederherstellung der Flächen vorübergehender Inanspruchnahme zu überwachen, so dass die angestammten Bodenschichten in ihrem Aufbau gewährleistet bleiben, jedwede Verdichtungen und andere dauerhafte Nachteile vermieden/behoben wird, so dass die Flächen vorübergehender Inanspruchnahme zukünftig wieder in die uneingeschränkte angestammte landwirtschaftliche Nutzung gehen können. Der Sachverständige sollte sinnvollerweise auch die finanziellen Folgen des vorübergehenden Eingriffs gutachterlich ermitteln, um die Ergebnisse den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zugrunde zu legen. Es wird angeregt, dass die Parteien sich im Vorfeld auf den Sachverständigen einigen würden. Die Vorhabenträgerin strebt weiter die einvernehmliche Benennung eines Sachverständigen begrüßen.

Es wird von Seiten der Vorhabenträgerin zugesichert, dass der bauzeitliche Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet wird. Eine bauzeitliche Sicherung von Leitungen Dritter wird in Abstimmung mit den Leitungsträgern bei Bedarf vorgenommen.

Die Vorhabenträgerin versichert, dass Gegenstand der vertraglichen Vereinbarung mit dem Eigentümer auch die Sicherstellung der bauzeitlichen und dauerhaften ordnungsgemäßen Entwässerung der betroffenen Flächen sein wird.

Die Vorhabenträgerin wird die bauzeitliche und dauerhafte Bewirtschaftungseinschränkungen wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme oder Wind / Lichtverschattung unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen im Nachgang zum des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich regeln und entschädigen. Ein meteorologisches Verschattungsgutachten als Basis für die Bewertung durch einen landwirtschaftlichen Sachverständigen liegt bereits vor.

A.4.9 Zusagen gegenüber Einwender E04

Alle betroffenen landwirtschaftlichen Flächen die bauzeitlich und dauerhaft in ihrer Bewirtschaftbarkeit wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme oder Wind / Lichtverschattung eingeschränkt werden, werden unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens

einzelvertraglich geregelt und entschädigt. Gegenstand der Vereinbarung wird auch die Sicherstellung der bauzeitlichen und dauerhaften ordnungsgemäßen Entwässerung und Einzäunung der betroffenen Flächen sein. Gleiches gilt für die Frage der dinglichen Sicherung, die aus Sicht der Vorhabenträgerin durchaus möglich ist. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass bei Bedarf die Kosten für eine Ersatzlandbeschaffung übernommen werden wird, sofern entsprechende Flächen verfügbar sein sollten.

Etwaige Beeinträchtigungen des Stallklimas durch das Galeriebauwerk werden unter Hinzuziehung eines Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich geregelt und entschädigt. Es werden zusätzliche Windmessungen vor und nach Errichtung des Galeriebauwerkes am Stallgebäude durchgeführt werden, um die tatsächlichen Veränderungen der Windgeschwindigkeiten und Windrichtungen erfassen und anschließend bewerten zu können, bevor eventuelle konkrete bauliche Maßnahmen am Stallgebäude oder mögliche Entschädigungssummen vereinbart werden. Die Kosten des Gutachters werden vollständig von der Vorhabenträgerin übernommen werden. Auf gutachterlichen Nachweis hin, werden erforderliche Maßnahmen an dem Stallgebäude durch die Vorhabenträgerin vorgenommen.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass ein Beweissicherungsverfahren vor Bauausführung für die Hofstelle Anzetel 1 und bauzeitlich genutzte Wege durchgeführt wird. Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen werden in Zeiten trockener Witterung regelmäßig benetzt.

Die Flächen des Einwenders, die bauzeitlich in Anspruch genommen werden, werden im Vorfeld durch einen Sachverständigen dokumentiert. Dieser Sachverständige hat die Baustelle in regelmäßigen Abständen aufzusuchen, den Baufortschritt zu dokumentieren und die Wiederherstellung der Flächen vorübergehender Inanspruchnahme zu überwachen, so dass die angestammten Bodenschichten in ihrem Aufbau gewährleistet bleiben, jedwede Verdichtungen und andere dauerhafte Nachteile vermieden/behoben werden, so dass die Flächen vorübergehender Inanspruchnahme zukünftig wieder in die uneingeschränkte angestammte landwirtschaftliche Nutzung gehen können. Der Sachverständige sollte sinnvollerweise auch die finanziellen Folgen des vorübergehenden Eingriffs gutachterlich ermitteln, um die Ergebnisse den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zugrunde zu legen. Es wird angeregt, dass die Parteien sich im Vorfeld auf den Sachverständigen einigen würden.

Es wird von Seiten der Vorhabenträgerin zugesichert, dass der bauzeitliche Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet wird. Eine bauzeitliche Sicherung von Leitungen Dritter wird in Abstimmung mit den Leitungsträgern bei Bedarf vorgenommen.

Die Vorhabenträgerin versichert, dass Gegenstand der vertraglichen Vereinbarung mit dem Eigentümer auch die Sicherstellung der bauzeitlichen und dauerhaften ordnungsgemäßen Entwässerung der betroffenen Flächen sein wird. Die vom Einwender genannten Durchlässe bleiben erhalten.

Die Vorhabenträgerin hat in Bezug auf den südlich der Bahnstrecke angelegten Sammler zur Entwässerung, die künftig innerhalb des geplanten Grünstreifens liegen würde, eine Umplanung vorgeschlagen, mit der sich der Einwender einverstanden erklärt hat. Danach sollen die drei Sammler (siehe Unterlage 9.1 Blatt 1) an den unteren Rand des geplanten Grünstreifens verschoben werden. Zudem wurde zugesagt, dass die Funktionsfähigkeit der Entwässerung und der Drainage während der Bauphase gewährleistet werde.

Die Vorhabenträgerin wird die bauzeitliche und dauerhafte Bewirtschaftungseinschränkungen wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme oder Wind / Lichtverschattung unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich regeln und entschädigen.

A.4.10 Zusagen gegenüber Einwender E21

Die Vorhabenträgerin wird für die Hofstelle des Einwenders vor Bauausführung ein Beweissicherungsverfahren bzgl. Schäden durch Erschütterungen durchführen. Die Vorhabenträgerin wird einen Sachverständigen einschalten, wenn wider Erwarten ein Absinken der Milchleistung oder eine Beeinträchtigung der Tiergesundheit während der Bauzeit auftreten sollte. Der Sachverständige wird dann prüfen, inwieweit bauzeitliche Erschütterungen dafür ursächlich sind. Die Vorhabenträgerin sieht vor, die Vorgehensweise in einer vertraglichen Vereinbarung mit dem Eigentümer zu regeln. Die Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen werden in Zeiten trockenerer Witterung regelmäßig benetzt. Da bei dem Bauwerk außer bei der Herstellung dieser Wege und Flächen voraussichtlich keine größeren Erdarbeiten vorgenommen werden, wird die Staubentwicklung darauf beschränkt sein. Sollten dennoch Ertragseinbußen durch Staubeintrag auf benachbarten Flächen auftreten, werden diese auf Nachweis bzw. gutachterlicher Einschätzung entschädigt. Auch hier soll die Vorgehensweise in der vertraglichen Vereinbarung mit dem Eigentümer geregelt werden.

A.5 Nebenbestimmungen

A.5.1 Unterrichtungspflichten

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

A.5.2 Schutz vor Verkehrslärm

Im Zuge der Ursprungsplanung (5 Betroffenheiten) wie der Planänderung (1 Betroffenheit) ergibt sich aus gesetzlichen und nachgelagerten Anforderungen keine Notwendigkeit auf aktiven Schallschutz. Alle 6 Schutzfälle können aufgrund der immensen Kosten des aktiven Schallschutzes je gelöstem Schutzfall (insbesondere im Bereich des Galeriebauwerkes) durch Gewährung von passivem Schallschutz für die betroffenen Gebäude gelöst werden. Auf A.4.1 und die damit verbundene freiwillige Zusage der Vorhabenträgerin wird verwiesen.

A.5.3 Baubedingte Lärmimmissionen

Die Vorhabenträgerin darf bei der Baudurchführung Geräte und Maschinen nur entsprechend den Vorschriften des § 7 der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) betreiben. Die in § 7 Abs. 1 Satz 2 der 32. BImSchV vorgesehene Ausnahme vom Geräte- und Maschinenbetriebsverbot gemäß § 7 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 der 32. BImSchV gilt nur für bahnbetriebsbehindernde Arbeiten. Diese Bestimmung gilt sinngemäß für andere Baumaschinen, Warneinrichtungen o. ä., die auf der Baustelle verwendet und nicht unter die 32. BImSchV fallen.

Die Vorhabenträgerin hat besonders lärmarme Bauverfahren einzusetzen sowie die Arbeiten im Nachtzeitraum auf das unabdingbare Maß zu reduzieren.

Bei der Baudurchführung ist die allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz vor Baulärm – Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970 (im folgenden AVV Baulärm) zu beachten. Die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm sind grundsätzlich einzuhalten. Sollten die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm um mehr als 5 dB (A) überschritten werden, sind durch die Vorhabenträgerin Schutzvorkehrungen vorzusehen (mobile Lärmschutzwände, organisatorische Maßnahmen, z.B. Betriebszeitbeschränkungen, Vermeidung von Leerfahrten; möglichst Stilllegung von Baumaschinen zwischen einzelnen Arbeitsvorgängen).

Information der Anlieger: Die Vorhabenträgerin hat die Bauablaufdaten, insbesondere

den geplanten Beginn, die Dauer und das geplante Ende der Baumaßnahmen sowie die Durchführung besonders lärmintensiver Bautätigkeiten, jeweils unverzüglich nach Kenntnis den betroffenen Anliegern in geeigneter Weise mitzuteilen. Absehbare Abweichungen von dem Zeitplan sind ebenfalls unverzüglich mitzuteilen. Die Benachrichtigung über den Beginn der Bauarbeiten muss mindestens zwei Wochen / rechtzeitig vor dem vorgesehenen Beginn der Bauarbeiten erfolgen.

Ist damit die Einhaltung des nächtlichen Grenzwertes von 60 dB(A) als grundrechtliche Eingriffsschwelle nicht zu gewährleisten, ist die Bereitstellung von Ausweichquartieren vorzusehen.

A.5.4 Kampfmitteluntersuchung

Vor Beginn der Bauarbeiten ist eine Luftbildauwertung durchzuführen. Hierzu können bereits vorliegende Luftbilder verwendet werden.

Es ist eine Abstimmung mit den zugelassenen Firmen durchzuführen und notwendige weitere Erkundungsmaßnahmen sind festzulegen.

Sollten andere Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen, etc.) gefunden werden, ist umgehend die zuständige Polizeistelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landes zu benachrichtigen ist.

A.5.5 Denkmalschutz

Es wird darauf hingewiesen, dass ur- und frühgeschichtliche Bodenfunde wie etwa Keramikscherben, Steingeräte oder Schlacken sowie Holzkohleansammlungen, Bodenverfärbungen oder Steinkonzentrationen, die bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten gemacht werden, gem. § 14 Abs. 1 des NDSchG auch in geringer Menge meldepflichtig sind. Sie müssen der zuständigen Kommunalarchäologie und der Unteren Denkmalschutzbehörde der Stadt unverzüglich gemeldet werden. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

A.5.6 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Mit den Betreibern von Leitungen, deren Anlagen betroffen sind, hat möglichst frühzeitig eine Abstimmung bzgl. der Baudurchführung und der notwendigen Begleitmaßnahmen zu erfolgen.

Die Anlagen sind bei der Bauausführung zu schützen bzw. zu sichern, dürfen nur mit Zustimmung des Leitungsträgers überbaut oder tiefwurzelnd überpflanzt und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden.

Sollte eine Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen erforderlich werden, ist mindestens drei Monate vor Baubeginn ein Auftrag notwendig, um eine Planung und Bauvorbereitung zu veranlassen sowie die notwendigen Arbeiten durchführen zu können. Bei Leitungen der Leitungsträger sind die Schutzstreifen zu beachten. Die Schutzstreifen sind von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelnden Pflanzenbewuchs frei zu halten.

A.5.6.1 Leitungen der EWE NETZ GmbH

Die Leitungen der EWE Netz GmbH müssen erhalten bleiben und dürfen weder beschädigt, überbaut, überpflanzt noch anderweitig gefährdet werden. Es muss sichergestellt werden, dass diese Leitungen und Anlagen durch das Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt werden.

Die Erdgashochdruckleitungen laufen zur Sicherung ihres Bestandes in einem Schutzstreifen (4 m links und rechts der Rohrachse) und sind durch die Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit dinglich gesichert. Die Errichtung und Betreuung von baulichen Anlagen, Bepflanzungen sowie die Lagerung von Material sind unzulässig.

Vor dem Befahren und bei Rammarbeiten muss eine Prüfung und Freigabe durch die EWE NETZ erfolgen. Es hat eine örtliche Einweisung und eine Bauaufsicht durch die EWE NETZ zu erfolgen.

Sollten Anpassungen von Anlagen der EWE NETZ GmbH erforderlich werden, sollen für die technische Vorgehensweise die geltenden gesetzlichen Regelungen und die anerkannten Regeln der Technik gelten.

A.5.6.2 Leitungen der GEW Wilhelmshaven GmbH

Im Bereich des Schutzstreifens dürfen keine Gebäude/Anlagen errichtet oder Bäume gepflanzt werden. Der Schutzstreifen muss jederzeit für Beauftragte der GEW Wilhelmshaven GmbH betret- und befahrbar sein.

Für die Planung und Bau ist die genaue Lage der Anlagen festzustellen, die aus den Lageplänen nicht entnommen werden kann. Zum Schutz der Leitungen ist vor dem Bau eine Abstimmung zu den Baustraßen und Zufahrten erforderlich.

A.5.6.3 Leitungen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Die Leitungen der Vodafone Kabel Deutschland sind zu schützen bzw. zu sichern, dürfen nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden. Bei einer Verlegung der Telekommunikationsanlagen oder bei einer Baufeldfreimachung ist ein Auftrag mindestens drei Monate vor Baubeginn zu stellen.

A.5.6.4 Leitungen des Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV)

Die Vorhabenträgerin hat die genaue Lage der Versorgungsanlagen des OOWV zu ermitteln und zu beachten.

Es ist darauf zu achten, dass Versorgungsanlagen nur in Kreuzungsbereichen mit einer geschlossenen Fahrbahndecke überbaut werden dürfen.

A.5.6.5 Leitungen der Telekom

Die im Planbereich liegenden Telekommunikationslinien der Telekom werden von der Baumaßnahme berührt und müssen infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden.

Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Vor Beginn der Arbeiten haben die Bauausführenden sich über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom zu informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

A.5.6.6 Leitungen der Mühlenfeld GmbH

Die Vorhabenträgerin hat sich mit der Mühlenfeld GmbH in Verbindung setzen, um die aktuellen Kabellagepläne zu bekommen. Die Kabel sind durch die Vorhabenträgerin bei Bedarf und in Abstimmung mit dem Betreiber durch geeignete Maßnahmen zu sichern.

A.5.6.7 Anpassung der Anlagen der Avacon

Im Planungsgebiet verläuft eine 110-kV-Leitung Rofhausen – Burhufe, Mast Nr. 9 – 9 (LH-14-023) in DB Bau km 1.1 + 60 der Avacon AG. Es wird darauf hingewiesen, dass im Kreuzungsbereich die Schienenoberkante auf 1,49 m über N.N. festgelegt sei. Die im 110-kV-Leitungsschutzbereich max. zulässige Arbeitshöhe beträgt 8,0 m über N.N. Eine vorgesehene Federleitung bzw. die max. Aufbauhöhe des Fahrdrahtes im 110-kV-Leitungsschutzbereich ist auf 8,0 m über N.N. zu begrenzen. Kann die max. Höhe

von 8,0 m über N.N. nicht eingehalten werden, ist der Mast Nr. 8 entsprechend der erforderlich werdenden Höhe der Federleitung bzw. der max. Aufbauhöhe des Fahrdrahtes anzupassen bzw. gegen einen neuen Mast zu ersetzen. Eine sich etwaig im Zuge der Ausführungsplanung ergebende Anpassungserfordernis des Mastes ist auf Kosten der Vorhabenträgerin durchzuführen.

A.5.7 Abfall

- Abfälle sind so weit wie möglich zu vermeiden (§ 6 Abs. 1 Nr. 1 KrWG).
- Unvermeidbare Abfälle wie z. B. Verpackungsmaterial, Bauschutt und Baustellenabfälle sind entsprechend den §§ 6, 7, 8 und 9 KrWG einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung zuzuführen und zu diesem Zweck nach § 9 Abs. 1 KrWG von ihrer Entstehung an voneinander und von anderen Abfällen getrennt zu halten, soweit dies für ihre Verwertung erforderlich ist.
- Nicht verwertbare Abfälle sind gemeinwohlverträglich zu beseitigen.
- Entsorgungsnachweise sind auf Verlangen unverzüglich vorzulegen.

A.5.8 Abschirmwirksamkeit des Galeriebauwerkes

Nach Baufertigstellung ist die Abschirmwirksamkeit des Galeriebauwerkes nachzuweisen. Sollte diese nicht gegeben sein, ist die Nutzung der Oberleitung nur mit Zustimmung des Anlagenbetreibers der Funkanlage zulässig. Geeignete weitere Maßnahmen sind im Rahmen einer Planänderung, sofern vom Anlagenbetreiber gefordert, zu beantragen. Auf Forderung des Anlagenbetreibers der Funkanlage ist die Oberleitung ggf. auch auszuschalten.

A.5.9 Umweltschutz

A.5.9.1 Umweltfachliche Bauüberwachung

Es wird eine spezielle Umweltfachliche Bauüberwachung ggf. mit bodenkundlicher Fachkenntnis (in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Wilhelmshaven) mit dem Schwerpunkt „Naturschutz“ nach Maßgabe von Teil VII des Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung sowie für

Magnetschwebebahnen angeordnet. Die konkret mit dieser Aufgabe befassten Personen ist der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises zu benennen.

A.5.9.2 Unterhaltung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen

Entsprechend § 15 Abs. 4 BNatSchG sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Für die Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher verantwortlich.

A.5.10 Belange des Straßenwesens

Vor der Bauausführung sind die Details der konkreten Ausgestaltung mit der Brückenbauabteilung der NLStBV, Geschäftsbereich Aurich abzustimmen.

Die Sondernutzungserlaubnis für Privatwege die die in öffentliche Straßen einmünden und bei der Erschließung der Ausbaustrecke genutzt werden sollen wird hiermit erteilt.

Es ist zu gewährleisten, dass ausreichende Abstände zu Straßenseitengräben eingehalten werden und die Standsicherheit der Bankette und Grabenböschungen gewährleistet bleibt.

Die Fahrbahnen der Landes- und Kreisstraßen dürfen durch Transportfahrzeuge nicht verunreinigt werden. Sollten dennoch Fahrbahnverunreinigungen an den vorgenannten klassifizierten Straßen entstehen, sind diese unverzüglich unter Beachtung der Verkehrssicherheit zu entfernen. Soweit Schäden an diesen Straßen (einschl. Bankette und Graben) verursacht werden, sind diese der Straßenmeisterei Jever zu melden. Die Schadenbeseitigung trägt der Verursacher, sofern dieser zu ermitteln ist.

Die im Zuge der Bauarbeiten erforderliche Inanspruchnahme von Straßen ist rechtzeitig vorher mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger abzustimmen, ggf. sind im Einvernehmen mit diesem Beweissicherungsmaßnahmen festzulegen.

Für Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, müssen unter Vorlage eines Verkehrszeichenplans rechtzeitig vorher von der jeweiligen Verkehrsbehörde Anordnungen eingeholt werden, wie notwendige Arbeitsstellen abzusperrten und zu kennzeichnen sind, ob und wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln ist und ob und wie sie gesperrte Straßen und Umleitungen zu kennzeichnen hätten.

A.5.11 Bauzeitliche Nutzung von Flächen der Stadt Wilhelmshaven

Der Grad der Inanspruchnahme der Flächen, die vorübergehend beansprucht werden sollen, ist zeitnah vor Baubeginn bei der Abteilung Stadtgrün der Stadt Wilhelmshaven anzuzeigen hierbei muss die Vorgehensweisen abgestimmt werden.

Bei der Baumaßnahme sind Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich von Bäumen zu schützen und Schädigungen, Gefährdungen und Veränderungen zu vermeiden. Die Bestimmungen der Baumschutzsatzung der Stadt Wilhelmshaven ist zu beachten und verbindlich umzusetzen, ebenso wie die DIN 18920. Das DIN-gerechte Vorgehen zum Schutz der Bäume ist zu dokumentieren.

Vor der Inanspruchnahme städtischer Grundstücke ist der jeweilige Zustand in einem gemeinsamen Protokoll festzustellen. Die Wiederherstellung der vorübergehend beanspruchten Flächen ist entsprechend dem dort dokumentierten Zustand durchzuführen.

A.5.12 Belange der Landwirtschaft

Ein angemessener Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen ist während der Baumaßnahme zu gewährleisten

Die bauzeitlich genutzten Flächen sind nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in ihrem ursprünglichen Zustand herzustellen.

für die Hofstellen Anzetel 1 (E04), Anzetel 3 (E03) und Anzetel 5 (E21) ist ein Beweissicherungsverfahren vor Bauausführung durchzuführen.

Sollten bei den Höfen der Einwender E03, E04 und E21 ein Absinken der Milchleistung oder eine Beeinträchtigung der Tiergesundheit während der Bauzeit auftreten, muss die Vorhabenträgerin ihre Kosten einen Sachverständiger bzw. Gutachter beauftragen, der den Sachverhalt klärt.

Die ordnungsgemäße Entwässerung der angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen ist bauzeitlich sofern möglich und nach Bauende zu gewährleisten. Dies betrifft insbesondere die Funktionsfähigkeit vorhandener Drainagen.

A.5.12.1 Belange des Einwenders 03

Es ist eine seuchenhygienische Trennung der Flächen des Einwenders und den Bauflächen während der Baumaßnahme zu gewährleisten, soweit dies aus fachlicher Sicht geboten ist. Es ist eine einfache Einzäunung der Flächen des Einwenders wo erforderlich vorzusehen.

A.5.13 Baustraßen und Wege

Für alle bauzeitlich genutzten Straßen und Wege ist vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchzuführen, um den Zustand festzuhalten.

Im Fall einer Gewichtsbeschränkung der Wege und Baustraßen ist von der zuständigen Verkehrsbehörde eine Ausnahmegenehmigung einzuholen.

Für den Wirtschaftsweg von der Brücke K294 Richtung Accum ist ein Beweissicherungsverfahren vor Baubeginn und nach Bauende durchzuführen.

Zusätzliche geeignete Maßnahmen während der Bauzeit sind zu treffen, um die vorhandenen Wege zu schützen (z.B. durch den Einsatz von Baggermatratzen). Sollten Schadstellen entstehen, sind diese nach Baufertigstellung instand zu setzen.

A.5.14 Belange des Windparkbetreibers (Einwender E01)

Durch die hier genehmigungsgegenständliche Maßnahme wegfallende Kompensationsmaßnahmen der Einwenderin sind vollständig an anderer Stelle zu ersetzen.

Bzgl. der Mitbenutzung vorhandener Zuwegungen des Windparkbetreibers hat die Vorhabenträgerin sich abzustimmen. Es wird auf vorhandene Kabeltrassen, die auch unmittelbar an der Bahnlinie verlaufen, hingewiesen. Eine Beeinträchtigung oder Beschädigung während der Bauphase ist zu vermeiden, da bei Beschädigungen Ertragsausfälle zu befürchten sind. Etwaige Maßnahmen sind im Vorfeld mit der Einwenderin abzustimmen und Ertragsausfälle zu ersetzen. Die Vorhabenträgerin hat etwaige Ertragsverluste nach Begutachtung durch einen Sachverständigen bzw. auf Nachweis entschädigen. Etwaige Beschädigungen an der Zuwegung infolge der intensiveren Nutzung durch schwere Baufahrzeuge sind von der Vorhabenträgerin zu beheben.

A.5.15 Belange des Messmastbetreibers (Einwender E14)

Im Windpark befindet sich ein Windmessmast der Einwenderin welcher durch die UL International GmbH betrieben und genutzt wird. Nach den im Auftrag der Vorhabenträgerin eingeholten Gutachten des Fraunhofer-Instituts/IWES wird davon ausgegangen, dass die dort gewonnenen Daten für die Windgeschwindigkeit nach Errichtung des Galeriebauwerkes wertlos werden, da das dann in unmittelbarer Umgebung befindliche Bauwerk zu Verwirbelungen und damit zu einer Beeinträchtigung der Messgenauigkeit führen wird. Die gewonnenen Daten dürften vermutlich nicht mehr verwendbar sein. Da Teile dieser Daten nicht mehr verwertet

werden dürfen, führt das zum Verlust der Wettbewerbsfähigkeit des Windmessmastbetreibers.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, nach Begutachtung durch einen Sachverständigen bzw. auf Nachweis für den Windmessmast einzelvertragliche Regelungen bzgl. einer Entschädigung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit der Einwenderin bzw. dem Windmessmastbetreiber zu treffen.

Darüber hinaus wird festgelegt, dass die Einwenderin bzw. der Windmessmastbetreiber so zu stellen bzw. zu entschädigen ist, als wenn das hier genehmigungsgegenständliche Verfahren nicht vorhanden wäre. Insofern ist die Frage, ob und wie lange der Windmessmast ohne das hier genehmigungsgegenständliche Verfahren genehmigungsfähig gewesen wäre maßgeblich. Ohne das genehmigungsgegenständliche Verfahren wäre der Betrieb des Windmessmastes in 2020 für mindestens weitere zehn Jahre genehmigt worden (diese Aussage ist im Zuge des Entschädigungsverfahrens mit der zuständigen Genehmigungsbehörde abzustimmen).

A.6 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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

A.7 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.8 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist gem. § 18e Abs. 2 S. 1 AEG kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen: Die Ausbaustrecke (ABS) Oldenburg - Wilhelmshaven wurde im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege in der Kategorie 1 "Vordringlicher Bedarf", Abschnitt b) "Neue Vorhaben" als laufende Nummer 3 aufgeführt.

Ein Teil dieses Gesamtvorhabens ist der hier antragsgegenständliche Planfeststellungsabschnitt 6, in dem

- die Elektrifizierung der Strecke 1552 Abzweig „Weißer Floh“ - Kreuzungsbahnhof Accum – „Ölweiche“ und der Strecke 1553 „Ölweiche“ – Anschlussweiche JadeWeserPort mit Anpassungen an den vorhandenen Straßenüberführungen sowie,
- die Herstellung des Kreuzungsbahnhofes „Ölweiche“ durch den Bau eines Kreuzungsgleises westlich der Kreisstraße K 291 einschließlich der Rettungszuwegungen und die Elektrifizierung des Kreuzungsbahnhofes, vorgesehen sind.

B.1.2 Gegenstand der 1. Planänderung (s.a.B.1.8)

Gegenstand der 1. Planänderung ist die Errichtung eines sog. „Galeriebauwerkes“ zur Abschirmung schädlicher Strahlungen der Bahnstrecke ggü. der Marine-Funkstelle.

B.1.2.1 Lage der Planänderungsmaßnahme

Das geplante Galeriebauwerk befindet sich südlich der Ortslage Sengwarden vollständig auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Wilhelmshaven zwischen Bahn-km 6,45 und 8,73 der Strecke 1552 ("Nordstrecke"). Die Stadt Schortens im Landkreis Friesland ist nur vom südwestlichen Teil des Planfeststellungsabschnittes 6 und daher nur indirekt von der vorliegenden Planänderung betroffen.

B.1.3 Gegenstand der 2. Planänderung (s.a. B.1.15)

Gegenstand der 2. Planänderung ist die ist die Festlegung von trassenfernen Kompensationsmaßnahmen.

Die Anlagen liegen bei Bahn-km 0,160 bis 10,550 der Strecke 1552 Wilhelmshaven - Nord in Stadt Schortens und Stadt Wilhelmshaven.

B.1.4 Antrag der Vorhabenträgerin

Die DB Netz AG (nachfolgend Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 04.04.2014 die Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens beim Eisenbahn-Bundesamt (Planfeststellungsbehörde) beantragt. Mit Schreiben vom 01.10.2015 haben Sie die NLStBV darum gebeten, für das o. g. Bauvorhaben das Anhörungsverfahren durchzuführen.

B.1.5 Zuständigkeit Anhörungsverfahren

Mit Schreiben vom 01.10.2015 hat die Genehmigungsbehörde die Anhörungsbehörde gebeten, für das o. g. Verfahren nach § 18a AEG i. V. m. § 73 VwVfG entsprechend das Anhörungsverfahren durchzuführen. Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) nimmt die Aufgabe, Anhörungsverfahren in Planfeststellungsverfahren für den Bau neuer oder die Änderung bestehender Betriebsanlagen der Eisenbahnen des Bundes durchzuführen, wahr (§ 3 Abs. 2 BEVVG und RdErl. des MW vom 22.12.2004, Nds. MBl. S. 879).

B.1.6 Einleitung des Anhörungsverfahrens

Das Verfahren wurde am 27.10.2015 durch die Veranlassung der Auslegung der Planunterlagen eingeleitet. Die Planunterlagen haben in der Zeit vom 09.11.2015 bis 08.12.2015 einschließlich bei den Städten Wilhelmshaven, Schortens und Varel, der Gemeinde Wangerland und der Samtgemeinde Esens öffentlich zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Auf die Auslegung wurde durch ortsübliche Bekanntmachung u. a. im Jeverschen Wochenblatt, in der Wilhelmshavener Zeitung und in der Nordwest Zeitung am 31.10.2015 und am 02.11.2015 sowie im Anzeiger für Harlingerland am 02.11.2015 hingewiesen. Auch über die Internetpräsenzen der Städte, Samtgemeinde und Gemeinde fand eine Bekanntmachung statt. Die Einwendungsfrist endete am 22.12.2015.

B.1.7 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange

Die Träger öffentlicher Belange wurden mit Schreiben vom 04.11.2015 am Verfahren beteiligt.

Gemäß § 18a AEG i. V. m. § 73 Abs. 2 VwVfG wurden folgende Behörden und Träger öffentlicher Belange beteiligt:

- 1 LGLN – Regionaldirektion Hannover (Amt für Landentwicklung)
- 2 LGLN – Regionaldirektion Hameln-Hannover (Kampfmittelbeseitigung)
- 3 NLWKN – Betriebsstelle Aurich (Geschäftsbereich I)
- 4 NLWKN – Betriebsstelle Brake-Oldenburg (Geschäftsbereich III)
- 5 NLWKN – Betriebsstelle Brake-Oldenburg (Geschäftsbereich IV)
- 6 LBEG
- 7 Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege
- 8 NLSStBV – Geschäftsbereich Aurich
- 9 NLSStBV – Geschäftsbereich Oldenburg
- 10 Niedersächsisches Forstamt – Neuenburg
- 11 Nationalpark Niedersächsisches Wattenmeer
- 12 Landkreis Friesland
- 13 Stadt Wilhelmshaven – Fachbereich Umwelt
- 14 Stadt Schortens
- 15 Gemeinde Wangerland
- 16 Oldenburgische Industrie- und Handelskammer
- 17 Landwirtschaftskammer – Sitz Oldenburg
- 18 Landvolk Niedersachsen – Landesbauernverband (Kreisverband Friesland)
- 19 Wasser- und Bodenverbände im Kreis Friesland
- 20 Realverbände Schortens
- 21 NordWestBahn GmbH
- 22 Verkehrsbund Ems-Jade
- 23 BImA – Niedersachsen, Bremen, Sachsen-Anhalt (Nebenstelle Hannover)
- 24 BImA – Niedersachsen, Bremen, Sachsen-Anhalt (Nebenstelle Oldenburg)
- 25 Antennentechnik Weser-Ems GmbH
- 26 Avacon AG
- 27 BEB Erdgas und Erdöl GmbH
- 28 Deutsche Telekom

- 29 EWE AG
- 30 EWE Netz GmbH
- 31 ExxonMobil Production Deutschland GmbH
- 32 Gastransport Nord GmbH
- 33 Gasunie Deutschland Services GmbH
- 34 GEW Wilhelmshaven GmbH
- 35 IVG Caverns GmbH
- 36 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH & Co. KG – Region
Niedersachsen/Bremen
- 37 NordCom GmbH
- 38 Nord-West Oelleitung GmbH
- 39 OOWV
- 40 TRANSGAS Flüssiggas Transport und Logistik GmbH & Co. KG
- 41 TenneT TSO GmbH
- 42 Wilhelmshavener Eigenbetriebe
- 43 Polizeiinspektion Wilhelmshaven/Friesland
- 44 Bundesamt für Infrastruktur, Umwelt und Dienstleistungen der Bundeswehr
- 45 Wehrbereichsverwaltung Nord
- 46 JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG
- 47 JadeWeserAirport GmbH
- 48 LGLN – Regionaldirektion Aurich
- 49 Samtgemeinde Esens
- 50 Unterhaltungsverband Sielacht Dornum
- 51 Unterhaltungsverband Sielacht Esens
- 52 LGLN – Regionaldirektion Aurich (Geschäftsstelle Gutachterausschuss)
- 53 LGLN – Regionaldirektion Aurich (Katasteramt Varel)
- 54 Stadt Varel
- 55 LGLN – Regionaldirektion Aurich (Katasteramt Wilhelmshaven)

- 56 Stadtwerke Wilhelmshaven GmbH
- 57 Technische Betriebe Wilhelmshaven
- 58 ARCHE NetVision GmbH
- 59 Stadt Wilhelmshaven
- 60 Wasser- und Schifffahrtsamt des Bundes
- 61 Pledoc
- 62 Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG – Niederlassung Wilhelmshaven
- 63 Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG – Oldenburg
- 64 Amt für regionale Landesentwicklung – Dezernat 2
- 65 Staatliches Baumanagement
- 66 Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Niedersachsen
- 67 Bundesamt für Flugsicherung
- 68 Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
- 69 RWE AG

Zu dem Vorhaben keine Stellungnahme abgegeben haben 1. LGLN – Regionaldirektion Hannover (Amt für Landentwicklung), 3. NLWKN – Betriebsstelle Aurich (Geschäftsbereich I), 5. NLWKN – Betriebsstelle Brake-Oldenburg (Geschäftsbereich IV), 10. Niedersächsisches Forstamt – Neuenburg, 11. Nationalpark Wattenmeer, 15. Gemeinde Wangerland, 16. Oldenburgische Industrie- und Handelskammer, 20. Realverbände Schortens, 21. NordWestBahn GmbH, 22. Verkehrsbund Ems-Jade, 23. BlmA – Niedersachsen, Bremen, Sachsen-Anhalt (Nebenstelle Hannover), 24. BlmA – Niedersachsen, Bremen, Sachsen-Anhalt (Nebenstelle Oldenburg), 25. Antennentechnik Weser-Ems GmbH, 29. EWE AG, 37. NordCom GmbH, 40. TRANSGAS Flüssiggas Transport und Logistik GmbH & Co. KG, 43. Polizeiinspektion Wilhelmshaven/Friesland, 47. Jade Weser Airport GmbH, 48. LGLN – Regionaldirektion Aurich, 49. Samtgemeinde Esens, 50. Unterhaltungsverband Sielacht Dornum, 51. Unterhaltungsverband Sielacht Esens, 52. LGLN – Regionaldirektion Aurich (Geschäftsstelle Gutachterausschuss), 53. LGLN – Regionaldirektion Aurich (Katasteramt Varel), 54. Stadt Varel, 55. LGLN – Regionaldirektion Aurich (Katasteramt Wilhelmshaven), 56. Stadtwerke Wilhelmshaven, 58. ARCHE NetVision GmbH, 60. Wasser- und Schifffahrtsamt des

Bundes, 62. Niedersachsen Port GmbH & Co. KG, 64. Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems – Dezernat 2, 65. Staatliches Baumanagement, 66. Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Niedersachsen, 68. Bundesanstalt für Immobilienaufgaben.

Von dem Vorhaben nicht betroffen sind 9. NLStBV – Geschäftsbereich Oldenburg, 27. BEB Erdgas und Erdöl GmbH, 31. ExxonMobil Production Deutschland GmbH, 32. Gastransport Nord GmbH, 33. Gasunie Deutschland Services GmbH, 35. IVG Caverns GmbH, 38. Nordwest-Ölleitung GmbH, 41. TenneT TSO GmbH, 45. Wehrbereichsabteilung Nord, 67. Bundesaufsichtsamt für Flugsicherung und 69. Westnetz GmbH (RWE AG).

Gegen das Vorhaben keine Bedenken haben 14. Stadt Schortens und 63. Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG – Oldenburg.

B.1.8 Planänderung im Rahmen des Anhörungsverfahrens

Ausgelöst durch die Stellungnahme des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) vom 23.11.2015, in der darauf hingewiesen wurde, dass der Betrieb der Marinefunkempfangsstelle Sengwarden durch die Planungen gestört werde, hat die Vorhabenträgerin eine Planänderung vorgelegt. Diese beinhaltet eine Abschirmung der Bahnstrecke durch ein Galeriebauwerk südlich der Ortslage Sengwarden auf dem Gebiet der kreisfreien Stadt Wilhelmshaven zwischen Bahn-km 6,45 und 8,73 auf der Strecke 1552. Am 07.10.2019 gingen die Planänderungsunterlagen bei der Anhörungsbehörde ein.

B.1.8.1 „Planbegründung“ der Planänderung

In seiner Stellungnahme vom 23.11.2015 hat das Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) der Streckenelektrifizierung nicht zugestimmt, da der Betrieb der Marinefunkempfangsstelle Sengwarden gestört werden würde. Rechtliche Grundlage dafür ist eine "Schutzbereicheinzelforderung" von 2013, die auf Grundlage des "Gesetzes über die Beschränkung von Grundeigentum für die militärische Verteidigung (Schutzbereichsgesetz)" aufgestellt wurde. Danach ist zum Antennenfußpunkt ein Mindestabstand von 1.500 m für elektrische Bahnen erforderlich. Die Bahnstrecke verläuft jedoch auf ca. 2,3 km Länge innerhalb dieser 1.500 m-Schutzzone.

B.1.9 Auslegung der Unterlagen der Planänderung

Die Unterlagen haben in der Zeit vom 03.12.2019 bis einschließlich zum 14.01.2020 bei den Städten Wilhelmshaven und Schortens ausgelegen. Zusätzlich waren die Planunterlagen in dieser Zeit über einen Link auf den Internetseiten der Auslegungsgemeinden einsehbar. Darüber hinaus waren die geänderten Planunterlagen im o. g. Auslegungszeitraum auch auf dem UVP-Portal des Bundes einsehbar.

Die Auslegungen wurde am 27.11.2019 im Jeverschen Wochenblatt (Stadt Schortens) und in der Wilhelmshavener Zeitung (Stadt Wilhelmshaven) bekannt gemacht. Die Bekanntmachungen erfolgten auch über die Internetpräsenzen der beiden Städte. Die entsprechenden Informationen wurden zudem auf dem UVP-Portal des Bundes zugänglich gemacht. Die Einwendungsfrist endete am 14.02.2020.

Jeder, dessen Belange durch das Änderungsvorhaben berührt werden, konnte vom 03.12.2019 bis einschließlich 14.02.2020 schriftlich oder zur Niederschrift bei der Anhörungsbehörde oder bei den beiden o.g. Gemeinden Einwendungen gegen den Plan erheben. Eingegangen sind 21 Einwendungen von privater Seite.

B.1.10 Beteiligung der Träger öffentlicher Belange im Planänderungsverfahren

Die von der Planänderung betroffenen Behörden wurden mit Schreiben vom 29.11.2019 am Verfahren beteiligt und um Stellungnahme bis zum 14.02.2020 gebeten. Folgende Behörden und andere Träger öffentlicher Belange wurden beteiligt:

- 1 Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
- 2 Niedersächsisches Ministerium für Umwelt und Klimaschutz - Referatsgruppe Naturschutz
- 3 Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems
- 4 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN) - Regionaldirektion Oldenburg-Cloppenburg
- 5 Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen - Regionaldirektion Hameln-Hannover -Kampfmittelbeseitigungsdienst-
- 6 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) - Betriebsstelle Brake-Oldenburg -Geschäftsbereich III-

- 7 Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) - Betriebsstelle Brake-Oldenburg -Geschäftsbereich IV-
- 8 Niedersächsisches Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)
- 9 Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege (NLD)
- 10 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) - Geschäftsbereich Aurich
- 11 Landkreis Friesland
- 12 Stadt Wilhelmshaven
- 13 Stadt Schortens
- 14 Landwirtschaftskammer Niedersachsen - Sitz Oldenburg
- 15 Landvolk Niedersachsen – Landesbauernverband - Kreisverband Friesland
- 16 Wasser- und Bodenverbände im Kreise Friesland
- 17 Antennentechnik Weser-Ems GmbH
- 18 Avacon AG
- 19 BEB Erdgas und Erdöl GmbH
- 20 Deutsche Telekom Technik GmbH - TNL Nord - PTI 12
- 21 EWE AG
- 22 EWE Netz GmbH
- 23 ExxonMobil Production Deutschland GmbH
- 24 Gastransport Nord GmbH
- 25 Gasunie Deutschland Services GmbH
- 26 GEW Wilhelmshaven GmbH
- 27 Storag Etzel GmbH
- 28 Vodafone Kabel Deutschland GmbH - Region: Niedersachsen / Bremen
- 29 NordCom GmbH vertreten durch Giftge Consult GmbH
- 30 Nord-West Ölleitung GmbH
- 31 Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV)
- 32 TRANSGAS Flüssiggas Transport und Logistik GmbH & Co. KG

- 33 TenneT TSO GmbH
- 34 Entsorgungszentrum Wilhelmshaven (EZW)
- 35 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr - Kompetenzzentrum Baumanagement Hannover -Referat K 4-
- 36 Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
- 37 JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG
- 38 JadeWeserAirport GmbH
- 39 Evangelisch-lutherische Kirchengemeinde Fedderwarden
- 40 Evangelisch-lutherische Kirchengemeinde Sengwarden

Von den Behörden und Trägern öffentlicher Belange wurden 25 Stellungnahmen abgegeben.

B.1.11 Erwidern der Vorhabenträgerin

Die Vorhabenträgerin hat zu den abgegebenen Stellungnahmen eine Gegenäußerung erstellt und diese der Anhörungsbehörde am 18.05.2017 und am 22.05.2017 sowie für die im Rahmen der Planänderung abgegebenen Stellungnahmen am 08.05.2020 und am 26.05.2020 übersandt.

B.1.12 Private Einwendungen

Im Rahmen des Ursprungsverfahrens wurden 2 private Einwendungen abgegeben.

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur 1. Planänderung (2. Auslegung) sind bei der Anhörungsbehörde insgesamt 19 Einwendungen und zwei Stellungnahmen von Naturschutzvereinigungen eingegangen. Drei Einwander werden anwaltlich vertreten (E01, E03 und E04). Die Einwendungen von E08 und E09 sind identisch; die Einwände von E10 und E11 sind in den Einwendungen von E07, E13, E15, E16 und E20 enthalten.

B.1.13 Erörterungstermin

Gemäß §§ 18a Nr. 1 Satz 1 AEG i. V. m. § 73 Abs. 6 Satz 7 VwVfG kann die Anhörungsbehörde im eisenbahnrechtlichen Planfeststellungsverfahren nach pflichtgemäßem Ermessen auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichten.

Mit Schreiben vom 31.05.2017 hat die Anhörungsbehörde daher gegenüber den Trägern öffentlicher Belange sowie den Einwendern vorgeschlagen, auf die Durchführung eines Erörterungstermins gem. §§ 18a Nr. 1 Satz 1 AEG i. V. m. § 73 Abs. 6 Satz 7 VwVfG zu verzichten.

Nach der 1. Planänderungsauslegung erfolgten auf Wunsch der Einwender E03 und E04 Einzelerörterungen zu deren Grundstücks- und landwirtschaftlichen Betroffenheiten. Die Erörterungstermine fanden am 13.08.2020 in Hannover statt. Auf die Niederschriften vom 31.08.2020 zu den beiden Terminen wird verwiesen.

B.1.14 Einschätzung der Anhörungsbehörde

Die gesetzlichen Förmlichkeiten des Verfahrens wurden beachtet. Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist das Vorhaben im beantragten Umfang mit den vorgesehenen Schutzvorkehrungen grundsätzlich zulassungsfähig. Die von der Maßnahme „Ausbaustrecke Oldenburg - Wilhelmshaven, Ausbaustufe IIIb, Planfeststellungsabschnitt 6 von km 0,160 – km 10,550 (Strecke 1552) und von km 0,0 – km 0,537 (Strecke 1553)“ berührten öffentlichen und privaten Belange, die im Anhörungsverfahren zutage getreten sind, können in angemessener Weise einer Abwägung zugeführt werden.

B.1.15 2. Planänderung trassenferne Kompensationsmaßnahmen

Im Zuge der 2. Planänderung nach § 18a AEG i. V. m. § 73 Abs. 8 VwVfG wurden trassenferne Kompensationsmaßnahmen festgelegt. Diese 2. Planänderung überschritt insbesondere auch bzgl. der notwendigen Öffentlichkeitsbeteiligungen aus UVP-Sicht, nicht die Schwelle der Notwendigkeit einer solchen. Im Rahmen der Planänderung wurden die im Grundeigentum Betroffenen, die Untere Naturschutzbehörde und die Umweltverbände beteiligt. Die diesbezügliche Landesbehördliche Stellungnahme wurde am 25.05.2021 verfasst.

Gegenstand des Planänderungsverfahrens ist die Konkretisierung der Kompensationsmaßnahmen CEF1AFB, E16, E17 und E18. Diese Kompensationsmaßnahmen sollen durch den Maßnahmenkomplex „Westerhausen“ verwirklicht werden. Hinsichtlich der konkreten Ausgestaltung und der Lage des Maßnahmenkomplexes wird auf die entsprechenden geänderten Unterlagen verwiesen.

Die gesetzlichen Förmlichkeiten des Planänderungsverfahrens nach § 18 AEG i.V.m. § 73 Abs. 8 VwVfG wurden beachtet. Entsprechend § 73 Abs. 8 VwVfG wurde die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Wilhelmshaven, der Grundstückseigentümer sowie die Naturschutzverbände NABU und BUND mit Schreiben vom 01.04.2021 über die geänderte Ersatzmaßnahmen in Kenntnis gesetzt und ihnen Gelegenheit gegeben, sich bis zum 26.04.2021 zu der Planänderung zu äußern.

Die Stadt Wilhelmshaven und der NABU haben einen Antrag auf Fristverlängerung gestellt. Die Frist zur Abgabe einer Stellungnahme wurde bis zum 12.05.2021 gewährt.

Die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Wilhelmshaven und der Grundstückseigentümer haben sich zur geänderten Kompensationsmaßnahme schriftlich geäußert. Die Naturschutzverbände haben keine Stellungnahme abgegeben.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist das Vorhaben im beantragten Umfang mit den vorgesehenen Schutzvorkehrungen grundsätzlich zulassungsfähig.

Der Maßnahmenkomplex „Westerhausen“ mit der Ausgleichsmaßnahme G/A 1, die nicht Gegenstand der Planänderung gewesen ist, ist geeignet, die nicht vermeidbaren Eingriffe in Natur und Landschaft gem. § 15 BNatSchG auszugleichen bzw. zu ersetzen.

Die anwaltlich vertretene Grundstückseigentümerin, Bioenergie Nord GmbH und Heino Eilers GmbH – hat mit Schreiben vom 28.04.2021 das grundsätzliche Einverständnis hinsichtlich der Anlegung von Kompensationsmaßnahmen auf den in ihrem Eigentum stehenden Flächen erteilt. Die Konditionen für die Zurverfügungstellung müsse jedoch noch verhandelt werden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde wird kein Regelungsbedarf gesehen. Entschädigungszahlungen sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern bilateral zwischen der Grundstückseigentümerin und der Vorhabenträgerin zu regeln.

Die Untere Naturschutzbehörde der Stadt Wilhelmshaven hat in ihrer Stellungnahme vom 10.05.2021 dargelegt, dass aufgrund der erfolgten Abstimmung das Einverständnis zu der geänderten Zuordnung des Kompensationsareals erteilt wird, sofern sich die Vorhabenträgerin und die Grundstückseigentümerin über die Modalitäten, wie bspw. Klärung der Übernahme von Aufgaben, Kompensationszahlungen einigen. Die Detailplanung, die Umsetzung und, da sich die

Flächen im Eigentum Privater befinden, die dingliche Sicherung des Kompensationszwecks sind im Weiteren mit der UNB einvernehmlich abzustimmen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist in den Planfeststellungsbeschluss durch eine Nebenbestimmung der Unterhaltungszeitraum der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen festzusetzen. Entsprechend § 15 Abs. 4 BNatSchG sind die Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in dem jeweils erforderlichen Zeitraum zu unterhalten und rechtlich zu sichern. Für die Ausführung, Unterhaltung und Sicherung der Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist der Verursacher verantwortlich.

Die Genehmigungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Anhörungsbehörde an.

B.1.16 Abschluss des Anhörungsverfahrens

Das Anhörungsverfahren ist gemäß den o. g. gesetzlichen Vorschriften durchgeführt worden. Mit der landesbehördlichen Stellungnahme wird das Anhörungsverfahren abgeschlossen.

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 DB Netz AG, Regionalbereich Nord.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Das antragsgegenständliche Vorhaben betrifft die Änderung eines Schienenweges von Eisenbahnen mit den dazugehörigen Betriebsanlagen einschließlich Bahnstromfernleitungen, Nummer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG a.F.

Gemäß § 2 UVPG a.F. ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die gemäß § 6 UVPG a.F. erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen (Anlage 11.1: UVS zur Ausbaustufe III, Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit und Elektrifizierung, Planfeststellungsabschnitte 1-6 und Anlage 11.1: UVS zur Ausbaustufe IIIb, Herstellung der durchgehenden Zweigleisigkeit und Elektrifizierung, Planfeststellungsabschnitt 6, Galeriebauwerk) enthalten. Darüber hinaus werden alle weiteren umweltrelevanten Themen, wie die artenschutzrechtlichen Belange, ebenfalls im Rahmen dieses Verfahrens geprüft.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit nach §9 UVPG a.F. erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Der PFA 6 befindet sich innerhalb der naturräumlichen Einheit „Watten und Marschen“. Die Bahntrasse verläuft überwiegend in offenen, landwirtschaftlich genutzten Bereichen, wobei intensiv genutztes Grünland dominiert. Dieses ist stark von Gräben durchzogen. Größere Siedlungsflächen werden nur westlich von Accum berührt, ansonsten sind nur einzelne Siedlungsstellen im Außenbereich im Untersuchungsraum vorhanden.

Das Untersuchungsgebiet (UG) erstreckt sich vom Bahnkilometer 6,4 bis 8,7 und wird, bezogen auf das jeweils betrachtete Schutzgut, entsprechend der unterschiedlichen Auswirkungen des Vorhabens dimensioniert, die Abgrenzung der Untersuchungskorridorbreite orientiert sich an den Vorgaben des „Umwelt-Leitfadens zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen“ des Eisenbahnbundesamtes (Teil III, Stand 2010;

nachfolgend kurz: EBA Umwelt-Leitfaden). Die Breiten der Untersuchungsräume sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

Schutzgut	Gesamtbreite des untersuchten Korridors (m)
Mensch	1.500
Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter	400
Boden	400
Wasser	400
Klima und Lufthygiene	300
Tiere und Pflanzen	200 m (Biotoptypen); bis zu 2.000 m (Tiere, artspezifisch)
Landschaft	1.000 bzw. 3.000 im Bereich des Galeriebauwerkes

Sie sind in den Bestandsplänen der Umweltverträglichkeitsstudien (UVS) (Anlagen 11) kartographisch dargestellt.

Die Abgrenzung des UG weicht bezüglich der Schutzgüter (SG) Tiere und Pflanzen (tlw.), Landschaftsbild, Menschen sowie Klima/Luft von den Vorgaben des EBA Umwelt-Leitfadens ab, da es sich um ein Ausbauprojekt handelt. Im EBA Umwelt-Leitfaden heißt es, „dass sich bei Ausbaumaßnahmen (...) z.T. erheblich verringern, da lediglich die Bereiche zu untersuchen sind, in denen zusätzliche Wirkungen zu erwarten sind.“

Unmittelbar an die Trasse angrenzend befindet sich kein Schutzgebiet. In einer Entfernung von mind. 225 m findet sich südlich der Strecke 1552 eine Teilfläche des FFH-Gebiet „Teichfledermaushabitate im Raum Wilhelmshaven“. Des Weiteren liegen nördlich des Planfeststellungsabschnittes die beiden EU-Vogelschutzgebiete „Voslapper Groden-Nord“ und „Voslapper Groden-Süd“. Diese weisen einen Mindestabstand von ca. 240 m (Voslapper Groden-Süd) bzw. 1.250 m (Voslapper Groden-Nord) zum nördlichen Ende des PFA auf. Beide Vogelschutzgebiete sind auch als Naturschutzgebiet ausgewiesen. Für die Nature 2000-Gebiete erfolgten FFH-Voruntersuchungen (Anlage 12.1, 12.2 und 12.3). Im Ergebnis konnte keine Betroffenheit festgestellt werden.

An den Rändern des UG liegen zudem die Landschaftsschutzgebiete „Feldhausen–Barkel“, „Menssen, Grafschaft“, „Bredderwarden“ und „Utters“ sowie die geschützten Landschaftsbestandteile „Kleiner Eichenbusch in Ostiem“, „Baumbestand der Pastorei Accumund am Ehrenmal“ und „Ehemalige Sandentnahme südlich Neuer Breddewarder Weg“.

B.3.2.2 Umweltrechtliche Variantenprüfung

Aufgrund der Charakteristik des Vorhabens (Ausbauvorhaben und Elektrifizierung) sind grundsätzlich voneinander unterscheidbare Varianten des Trassenausbaus für den vorliegenden PFA 6 nicht gegeben.

Ein Variantenvergleich erfolgte jedoch im Bereich des Galeriebauwerkes für folgende Varianten:

- Variante 1: Herstellung eines 2,3 km langen und 8,7 m hohen (über Schienenoberkannte) Galeriebauwerkes mit einseitiger und das Gleis überkragender Abschirmung analog eines Schallschutz-Galeriebauwerkes (**Vorzugsvariante**).
- Variante 2: Herstellung eines ca. 12 m hohen (über Schienenoberkannte) und ca. 48 m breiten Erdschutzwalls über Gelände sowie 4 Galeriebauwerke in Bereichen der Sengwarder und Hooksierter Landstraße sowie den Fließgew. Anzeteler Grenzleide und Samaria-Leide. Eine Untergrundverbesserung wird angenommen.
- Variante 3: Kombination aus ca. 10 m hohem und ca. 30 m breiten Erdschutzwall mit Stützwand und auf dem Wall aufstehender Wand von 2 m Höhe sowie 4 Galeriebauwerken in den Bereichen Sengwarder und Hooksierter Landstraße sowie den Fließgew. Anzeteler Grenzleide und Samaria-Leide. Die Durchführung einer Untergrundverbesserung wird angenommen.
- Variante 4: Neubau einer ca. 2,7 km langen, zur bestehenden parallel verlaufenden Bahntrasse (ca. 15 m Abstand) mit Teilabsenkung um ca. 1,50 m, Trogwerk und Galeriebauwerk in Höhe von ca. 7,20 m. Die Durchführung einer Untergrundverbesserung wird angenommen.
- Variante 5: Neubau Bahntrasse zum Umfahren der Schutzzone (die Durchführung einer Untergrundverbesserung wird angenommen):

- Var. 5a: Gesamtlänge ca. 3,5 km, Bau von 5 Kreuzungsbauwerken für Straßen, Wege, Fließgewässer (3 EÜs, 2 SÜs) und eine Verlegung Kreuzungspunkt und Neuansbindung an Hooksieler Landstraße,
- Var. 5b: Gesamtlänge ca. 4,6 km, Bau von 8 Kreuzungsbauwerken für Straßen, Wege, Fließgewässer (7 EÜs, 1 SÜ) inkl. Verlegung Kreuzungspunkt und Neuansbindung Samaria Weg,
- Var. 5c: Gesamtlänge ca. 6 km, Bau von 8 Kreuzungsbauwerken für Straßen, Wege, Fließgewässer (7 EÜ),

Da das Vorhaben im Rahmen der Errichtung des Tiefwasserhafens für Großcontainerschiffe (JadeWeserPort = JWP) vorgesehen ist, der Verzicht des Vorhabens die Leistungsfähigkeit des JWP in Frage stellen würde und die Verlagerung des Verkehrsaufkommens auf die Straße zu erheblichen zusätzlichen überregionalen Umweltbelastungen führen würde, wurde auf die Betrachtung und Berücksichtigung einer Null-Variante im Rahmen der Umweltverträglichkeitsstudie verzichtet.

Aus dem schutzgutübergreifendem Variantenvergleich geht hervor, dass die Variante 1 (Galeriebauwerk am bestehenden Bahndamm) als umweltverträglichste Vorzugsvariante gelten kann, was insbesondere auf die geringe Inanspruchnahme von Boden, Gewässern, wertgebenden Biotopen, Wohn- und Erholungsfunktionen und Kultur- und Sachgüter zurückzuführen ist.

Es folgen die Varianten des Erddamms (Var. 2 und 3) und dann die tiefer gelegte neuen Paralleltrasse (Var. 4), deren Nachteile insbesondere beim Grundwasser für den größeren Rückstand sorgen. Die Var. 2 und 3 haben gegenüber den im Rang folgenden Varianten den Vorteil, dass geringere Auswirkungen beim Schutzgut Boden, Klima, Grund- und Oberflächenwasser sowie Fauna und Flora möglich sind.

Die Umgehungstrassen sind mit Abstand am wenigsten umweltverträglich. Dies erklärt sich im Allgemeinen durch den zunehmenden Flächenverbrauch und damit einhergehenden Verlust von zum Teil wertgebenden Funktionen sowie einer zunehmenden Komplexität dieser Varianten an notwendigen Eisenbahn- und Straßenüberführungen sowie der Verlegung von Straßen und Gewässern.

Das Ergebnis des Variantenvergleichs lässt sich kurz zusammenfassen:

- Rang 1 Variante 1: Herstellung eines Galeriebauwerkes
- Rang 2 Variante 2: Kombinationen aus Erdkörper und Stützwand

- Rang 3 Variante 3: Herstellung eines ca. 12 m hohen Erdwalls
- Rang 4 Variante 4: Tieferlegung einer parallel verlaufenden Strecke mit Galeriebauwerk
- Rang 5 Variante 5: Umfahren des Schutzbereichs

Aus Sicht der Umweltverträglichkeit ist ein Ausbau der bestehenden Strecke mit einem Galeriebauwerk allen anderen Varianten vorzuziehen.

B.3.2.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 11 UVPG a.F.

Entsprechend der Umweltverträglichkeitsstudien (Anlagen 11.1), den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der betroffenen Öffentlichkeit sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG a.F. genannten Schutzgüter zu erwarten.

B.3.2.3.1 Auswirkungen auf den Menschen

Die Untersuchungsschwerpunkte beim Schutzgut Mensch liegen zum einen in dem Aspekt Wohn- bzw. Wohnumfeldfunktion, zum anderen im Bereich der Erholungsfunktion und Freizeitinfrastruktur.

Aufgrund der nur geringen Besiedlungsdichte dieses PFA sind für die Wohnfunktion bedeutende Flächen nur in geringem Umfang in diesem Streckenabschnitt vorhanden. Die Wohnumfeldfunktion ist im Allgemeinen als hoch bis sehr hoch einzuschätzen. Im Umfeld von Accum und Schortens spielt vor allem die landschaftsbezogenen Naherholung eine Rolle.

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase werden besonders die trassennahen Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch Schallimmissionen und Schadstoffeinträge (vor allem Staub) belastet. Mit erheblichen Beeinträchtigungen ist entlang des technologischen Streifens und in der Nähe von BE-Flächen zu rechnen

Anlagebedingte Auswirkungen

Wander- und Radwanderwege werden nur bedingt durch das Vorhaben beeinträchtigt. Da bereits eine Bahntrasse mit Bahnübergängen an Straßen und Wegen besteht, kommt es durch das Vorhaben weder bau- noch anlagebedingt zu neuen Querungen von Wegebeziehungen. Nach derzeitigem Planungsstand sind für PFA 6 keine

Schließungen von BÜs vorgesehen. Darüber hinaus wird in PFA 6 kein Rückbau von Gebäuden mit Wohnfunktion erforderlich. Eine weitere Betrachtung anlagebedingter Auswirkungen kann daher entfallen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt kann es in PFA 6 zu Beeinträchtigungen von Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion durch Schadstoff- und Schallimmissionen kommen. Im PFA 6 wurde im Rahmen der Ausbaustufe III eine schalltechnische Berechnung lediglich für den schalltechnisch relevanten Bereich des geplanten Überholgleis am Kreuzungsbahnhof Ölweiche erstellt (Anlage 13). Siedlungsnahmer Freiraum befindet sich im schalltechnisch untersuchten Streckenabschnitt des geplanten Überholgleises nicht.

B.3.2.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

PFA 6 weist überwiegend Biotoptypen mittlerer bzw. mittlerer bis geringer Bedeutung auf. Wertgebende Biotoptypen der Wertstufe V und IV nehmen nur einen vergleichsweise geringen Flächenanteil ein. Diese werden oftmals aus Röhrichtbeständen entlang der Entwässerungsgräben oder der Bahnstrecke, sowie naturnahen Stillgewässern mit z. T. naturnahen Uferbereichen, bestehend aus Röhrichtflächen, feuchten Hochstaudenfluren, Flutrasen und anderen Verlandungsbiotoptypen, gebildet.

Der PFA 6 zeichnet sich durch das Vorkommen einer Vielzahl an Rote-Liste-Arten des Landes Niedersachsen aus, darunter als Brutvögel Braunkehlchen, Feldlerche, Feldschwirl, Flusseeeschwalbe, Gartenrotschwanz, Kiebitz, Krickente, Kuckuck, Löffelente, Rohrweihe, Rotmilan, Rotschenkel, Uferschnepfe, Wasserralle, Wiesenpieper und Zwergtaucher, sowie diverse Gastvogelarten, darunter Alpenstrandläufer (Z), Bekassine (Z), Brandseeschwalbe (Z), Braunkehlchen (Z), Flusseeeschwalbe (Z), Flussuferläufer (Z), Goldregenpfeifer (Z), Großer Brachvogel (Z), Kiebitz (Z), Krickente (Z), Löffelente (Z), Mantelmöwe (Z), Pfeifente (Z), Rauchschwalbe (Z), Rothalstaucher (W), Rotmilan (Z), Rotschenkel (Z), Sandregenpfeifer (Z), Singschwan (W), Steinwürger (W), Weißwangengans (Z/W), Wendehals (Z), Wiesenpieper (Z) und Zwergtaucher (Z).

Im UG einschließlich des weiteren Umfeldes konnten elf Fledermausarten sowie die beiden Artgruppen Bartfledermaus (Große / Kleine Bartfledermaus) und Langohr (Braunes / Graues Langohr) und nicht näher bestimmbare Vertreter der Gattung Myotis nachgewiesen werden. Alle Arten werden im Anhang IV der FFH-Richtlinie geführt und

sind gemäß Bundesnaturschutzgesetz streng geschützt. Winter- und Sommerquartiere kommen in Nahbereich der Trasse bis zu 220 m Entfernung nicht vor.

Aufgrund der Lage des Vorhabens im Marschland und den angrenzenden intensiv genutzten landwirtschaftlichen Nutzflächen ist für den PFA 6 nur eine geringe Lebensraumeignung für Reptilien zu erwarten. Auf Basis der ausgewerteten Fremddaten wird eine Abschätzung des zu erwartenden Artenspektrums im PFA 6 vorgenommen. Demnach ist das Vorkommen der drei Reptilienarten Waldeidechse, Ringelnatter und Blindschleiche nicht auszuschließen.

Im PFA 6 besteht durch intensive Landwirtschaft und Entwässerung eine erhebliche Vorbelastung des Raumes. Dennoch ist aufgrund der zahlreichen Gräben und Wiesentümpel im gesamten PFA mit Amphibien-Vorkommen zu rechnen, wenngleich es sich dabei nur um individuenarme Bestände der ungefährdeten Arten Erdkröte, Grasfrosch und Teichmolch sowie dem in Niedersachsen gefährdeten Seefrosch handeln dürfte. Auch sind intensive Wanderbewegungen nicht zu erwarten.

Die Bedeutung als Lebensraum für Heuschrecken, Tagfalter und Libellen ist überwiegend als gering bis maximal mittel einzustufen. Lediglich im Rahmen der Erfassungen zur Bahnverlegung Sande wurden unmittelbar südlich des PFA 6 drei in Niedersachsen bzw. bundesweit gefährdete Heuschrecken-Arten (Sumpfschrecke, Sumpf-Grashüpfer und Säbeldornschrecke) und zwei Libellenarten (Fledermaus-Azurjungfer, Kleine Mosaikjungfer) nachgewiesen.

Nachweise von Ameisennestern innerhalb des PFA 6 können nicht ausgeschlossen werden

Baubedingte Auswirkungen

Eine Beeinträchtigung wertgebender Tierarten während der Bauphase ist durch Schall- und Erschütterungs- sowie Licht- und Abgasemissionen der Baufahrzeuge und -maschinen zu erwarten.

Bauzeitlicher Lärm, Abgas- und Staubentwicklung haben bei einer Vielzahl von Vogelarten eine vergrämende Wirkung, die u. a. dazu führen kann, dass in der Brutperiode keine Brutaktivität erfolgt und somit die Bestandssituation von Arten gefährdet werden kann.

Bei Brutvogelarten, die innerhalb des jeweiligen artenspezifischen Wirkraums des Vorhabens brüten besteht die Gefahr, dass eine bereits begonnene Brut durch die beginnenden Bauarbeiten und die damit verbundenen Immissionen gestört wird. Als

Folge ist die Aufgabe des Brutplatzes und damit der Brut nicht auszuschließen, was sich negativ auf die lokale Population der jeweils betroffenen Art auswirken kann.

Im PFA 6 wird eine mögliche Beeinträchtigung durch stoffliche Emissionen nicht für das gesamte Baufeld, sondern lediglich für den Abschnitt von km 9,5 – km 10,5 der Strecke 1552 (Überholgleis im Kreuzungsbahnhof Ölweiche) sowie entlang der Baustraßen und BE-Flächen berücksichtigt, da im restlichen Streckenabschnitt lediglich punktuell die Oberleitungsmaste errichtet werden. Mögliche stoffliche Emissionen entstehen dadurch nur kurzzeitig und punktuell, so dass sich die Beeinträchtigungsintensität deutlich verringert. Insgesamt sind daher im PFA 6 kaum nennenswerte stoffliche Emissionen in hierfür empfindliche Biotope zu erwarten. Eine vertiefende Betrachtung kann somit entfallen.

Baubedingt, kann es insbesondere bei der Entfernung von Gehölzstrukturen, die nur langfristig regenerierbar sind zu Funktionsverlusten wertgebender Lebensräume, wie Brutstätte für Vögel oder Fledermausquartiere aufgrund von bauzeitlicher Flächeninanspruchnahme kommen.

Die Beeinträchtigung von Gehölzen durch Bauarbeiten ist insbesondere durch Verdichtung von Böden im Wurzelraum und der mechanischen Beschädigung als hoch zu bewerten. Durch Vermeidungsmaßnahmen, wie dem Aufstellen von Bauzäunen zum Schutz von Biotopen in der Bauzeit und dem Schutz von Einzelbäumen mit Ummantelung, werden Beeinträchtigungen jedoch i. d. R. vermieden und ist somit als gering ein. Die Empfindlichkeit von Bäumen gegenüber partiellen Beschädigungen oder dem partiellen verdichten des Wurzel-raumes wird als mittel eingestuft, was eine geringe Beeinträchtigungsintensität bedingt. Demnach ist das Ökologische Risiko gering. Eine weitere Betrachtung kann entfallen.

Geschützte oder gefährdete Pflanzenarten kommen im PFA 6 innerhalb Baufeldes nur auf Höhe des Accumer Sees in Form der besonders geschützten Sumpf-Schwertlilie (*Iris pseudacorus*) vor. Da in diesem Bereich aber nur Oberleitungsmaste gestellt werden, ist die Wahrscheinlichkeit einer tatsächlichen Inanspruchnahme gering, das Ökologische Risiko einer Beeinträchtigung wird als mittel eingestuft.

Durch den Baubetrieb kann es zum Auftreten von stofflichen Emissionen, v.a. von Staub kommen. Diese können in die an das Baufeld unmittelbar angrenzenden Biotope eingetragen werden. Mögliche Beeinträchtigungen durch stoffliche Emissionen sind insbesondere entlang von Baustraßen, BE-Flächen und technologischen Streifen zu berücksichtigen.

Baubedingt kann es zu Barrierewirkungen durch Bauarbeiten und Kollisionen von Tieren mit Baufahrzeugen kommen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kann es zum Verlust sowie Funktionsverlust von wertgebenden Biotopstrukturen durch Versiegelung und Flächeninanspruchnahme kommen. Im PFA 6 erfolgt eine anlagebedingte Flächeninanspruchnahme lediglich für das Überholgleis im Kreuzungsbahnhof Ölweiche bahnrechts einschließlich der Verschiebung des Bahnseitenweges und der Neuanlage des Wendehammers, der Anlage der Autotrafostation sowie durch die Maststandorte der Oberleitung.

Anlagebedingt ist die Freihaltung der Gleistrasse von höherem Gehölzaufwuchs ab dem äußeren Gleis erforderlich, um mögliche Schäden durch Astwurf etc. von der Oberleitungsanlage abzuwenden. Anstelle eines Rückschnittes bzw. „auf-den-Stocksetzen“ der Gehölze und des damit zwangsläufig verbundenen sehr hohen Unterhaltungsaufwandes werden die Gehölzflächen innerhalb der freizuhaltenden Rückschnittzone gerodet. Ruderalflächen bzw. Grünlandflächen, die sich innerhalb dieses Bereiches befinden, sind hinsichtlich Beeinträchtigungen durch die Elektrifizierung ohne Belang. Prinzipiell werden diejenigen Anlagenteile des Bahnkörpers, die ohne technogenes Bodenmaterial konzipiert werden, im Anschluss an die Ausbaumaßnahme mit extensiven Landschaftsrasen dauerhaft begrünt. Es ist nicht auszuschließen, dass sich durch die natürliche Sukzession der Flächen in einem mittelfristigen Zeitraum erneut standortgerechter Gehölzaufwuchs einstellen wird, welcher jedoch in regelmäßigem Abstand im sicherheitsrelevanten Bereich zurückgeschnitten werden muss.

Durch die Flächeninanspruchnahme der bahnbegleitenden Gehölze sowie Offenlandflächen werden Brutstätten von i. d. R. nicht wertgebenden Vogelarten verloren gehen. Bekannte Sommer- bzw. Winterquartiere von Fledermäusen werden nicht in Anspruch genommen. Jedoch gehen durch die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme Höhlenbäume verloren, die potenziell als Fortpflanzungs- oder Ruhestätte für Fledermäuse und/oder Höhlenbrüter (Avifauna) geeignet sind.

Anlagebedingt kann es zur Zerschneidung von Lebensräumen durch die Bahnanlage sowie der weiteren technischen Bauten kommen.

Im Bereich des Galeriebauwerkes kommt es Anlagebedingt außerdem zur Beeinträchtigung von gehölzfreien und geschützten Biotopen durch Verschattung. Aufgrund der Südwest-Nordost Ausrichtung der Wand und der Höhe des Bauwerkes von ca. 8,5 m über Schienenoberkante ist eine starke Beschattung insbesondere der

bahnlinks gelegenen Biotope anzunehmen, eine ganztägige Beschattung liegt jedoch nicht vor.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch den Betrieb der Bahnstrecke besteht ein sehr hohes Verletzungs- und Mortalitätsrisiko für wertgebende Vogelarten durch Kollision mit dem Zugverkehr sowie ein sehr hohes Verletzungs- und Mortalitätsrisiko für Greif- und Wasservögel sowie für Limikolen durch Kollision mit Oberleitungen und durch Stromschlag mit Oberleitungen (auch anlagebedingt).

Betriebsbedingt kann es zu einem erhöhten Kollisionsrisiko für Fledermäuse mit Zügen und Anlagenteilen und damit einer erhöhten Verletzungs- und Mortalitätsgefahr kommen.

Betriebsbedingt kann es zu einem erhöhte Verletzungs- und Mortalitätsrisiko für größere Wildtiere durch Kollision mit dem Zugverkehr und Anlagenteilen kommen.

Ein erhöhtes Risiko für Brut- und Rastvögel durch eine Erhöhung der betriebsbedingten Störungseffekte sowie Beeinträchtigungen der Wanderbeziehungen von Amphibien und bodengebundenen Säugetieren sind im PFA 6 nicht zu erwarten, da keine Änderungen des Betriebsprogrammes vorgesehen sind und damit keine weiteren Auswirkungen durch den Zugverkehr bestehen.

B.3.2.3.3 Auswirkungen auf Boden

Die Böden im PFA 6 gehören zu den semiterrestrischen Böden. Sie sind den grundwasserbeeinflussten Marschen, v.a. den Typen Kalkmarsch, Kleimarsch und Knickmarsch zuzuordnen. Die Knickmarsch nimmt dabei den überwiegenden Anteil der im UG vorkommenden Bodentypen ein, Kalk- und Kleimarsch kommen verstreut vor.

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt kann es zu Beeinträchtigungen von Böden (durch Verdichtung und Störung der Horizontabfolge) kommen. Baubedingte Beeinträchtigungen mit einhergehenden Funktionsverlusten der Böden sind im Bereich von Baustraßen, Baustelleneinrichtungsflächen und Schotteraufbereitungsanlagen zu erwarten. Neben dem Verlust der bodendeckenden Vegetationsschicht und der Störung der Bodenfauna ist insbesondere die Verdichtung des Oberbodens durch Baumaschinen als Auswirkung auf das Schutzgut Boden zu betrachten. Durch die Anlage von Baustraßen und BE-Flächen wird die Bodenstruktur auf den entsprechenden Flächen bauzeitlich geschädigt.

Baubedingt kann es zudem durch den Baubetrieb zu Beeinträchtigung von Böden durch Schadstoffeintrag kommen. Je bedeutender die Filter- und Pufferfunktion des Bodens (Gehalt an Tonmineralen und Huminstoffen) bzw. die natürliche Ertragsfunktion, desto höher ist das Risiko eines Schadstoffeintrags.

Es kann zum partiellen Trockenlegen und -fallen von aktuell und potenziell sulfatsauren Materialien in den Marschböden kommen, was auf Grund der damit einhergehenden erhöhten Sauerstoffgabe eine Oxidation der sulfatsauren Materialien und damit eine Versauerung der Böden und Schwermetallfreisetzung zur Folge hat. Das Trockenfallen der Böden wird insbesondere durch zwischenlagern von Bodenaushub und absenken des Grundwasserspiegels bedingt.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die anlagebedingt durch Voll- und Teilversiegelung betroffenen Bodentypen sind aufgrund der Lage entlang der Eisenbahnüberführungen bzw. der Straßen als überwiegend anthropogene überprägte Böden einzustufen und werden daher als stark vorbelastete Böden eingestuft. Das Ökologische Risiko dieser überprägten Böden wird als gering bewertet.

Anlagebedingt kann es zum Funktionsverlust von Böden durch Überprägung kommen. Zu Überprägungen kommt es u.a. durch die Neumodellage und Neuanlage von Böschungen sowie die Anlage und Neuprofillierung von bahnseitigen Entwässerungsgräben.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingt kann es zu Beeinträchtigungen von Böden durch Schadstoffeintrag kommen.

B.3.2.3.4 Auswirkungen auf das Wasser

Oberflächenwasser

Das UG ist durch eine Vielzahl von Gewässern, insbesondere von Fließgewässern geprägt. Besonders auf den Moor- und Marschflächen und in den Bäkentälern ist ein dichtes Netz an Entwässerungsgräben vorhanden.

Die überwiegenden Streckenabschnitte der Gräben und Tiefs sind ausgebaut und einige Fließgewässer sind durch Sohlstufen und Wehre reguliert.

Im UG liegen einige kleinere Teiche sowie der Accumer See und ein größeres Stillgewässer bei Groß Connhausen. Der Accumer See ist als relativ naturnaher nährstoffreicher Baggersee (SEA) mit einem nach § 30 BNatSchG geschützten

Verlandungsbereich mit Laichkraut-Gesellschaften (VEL) einzustufen. An der Conhauser bzw. Anzeteler Leide liegt ein Stillgewässer, das ebenfalls durch Bodenaushub entstanden ist. Des Weiteren sind mehrere naturnahe nährstoffreiche Kleingewässer (SEZ) sowie vereinzelt Wiesentümpel (STG) vorhanden.

Baubedingte Auswirkungen

Im Bereich der Querung von Fließgewässern kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zeitweilig zu baubedingten Schadstoffeinträgen in die Gewässer kommt, da ein Großteil der Fließgewässerdurchlässe angepasst oder erneuert werden muss bzw. Durchlässe neu gebaut werden. Ein erhöhtes Risiko durch Schadstoffeinträge entsteht außerdem in Bereichen, in denen Baustelleneinrichtungsflächen, Baustraßen oder sonstige Baubereiche direkt an Gewässer angrenzen.

Im Zuge des Streckenausbaus werden während der Bauarbeiten Uferbereiche von zahlreichen Gräben in Anspruch genommen. Nach Abschluss der Bauarbeiten erfolgt die Wiederherstellung der betroffenen Flächen. Zu erheblichen Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern kommt es nicht. Das Ökologische Risiko ist, je nach funktionalem Wert des jeweiligen Gewässers gering bis mittel einzuschätzen. Eine vertiefende Betrachtung kann entfallen

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kann es aufgrund von Querungen, Verbauung oder Verlegung zu Beeinträchtigung/ Funktionsbeeinträchtigung von Oberflächenwassern kommen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen des Schutzgutes Oberflächenwasser sind nach gegenwärtigem Planungsstand nicht zu erwarten.

Grundwasser

Da das Grundwasser in den Marschgebieten im Allgemeinen sehr hoch (Im PFA 6 durchschnittlich zwischen 0 m und 1 m) ansteht, kommt dem Grundwasser hier grundsätzlich eine hohe biotische Standortfunktion zu. Aktuell ist die biotische Standortfunktion des Grundwassers jedoch als gering einzuschätzen, was darin begründet liegt, dass die Marschbereiche stark vom Menschen überprägt wurden.

Neben einer hohen Verdunstungsrate herrscht im UG im Allgemeinen eine nachrangige Grundwasserneubildungsrate mit Werten unter 50 mm pro Jahr vor. Insgesamt ist das nutzbare Grundwasserdargebot im UG weitestgehend gering, da in

weiten Teilen die Verschmutzungsempfindlichkeit mittel und die Grundwasserneubildung nachrangig ist.

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt kann es zum Schadstoffeintrag in das Grundwasser kommen. Während der Bauphase besteht im Bereich der Trasse, den Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen das Risiko von baubedingtem Schadstoffeintrag.

Im Zuge der Bauarbeiten kann eine offene Grundwasserabsenkung im Bereich von zu Querenden Gräben erforderlich werden, da die Bahntrasse zahlreiche kleinere Entwässerungsgräben quert. Mit Errichtung der Galerie ist zudem ist eine Erweiterung der Durchlässe notwendig.

Auf den Bauflächen/ Baustelleneinrichtungsflächen und Baustraßen ist eine baubedingte Verringerung der Grundwasserneubildung möglich.

Während der Bauphase werden die Bauflächen (Baustraßen, technologischer Streifen, BE-Flächen) zum überwiegenden Teil auf unversiegelten Böden errichtet. Die temp. Versiegelung oder Abdeckung von Böden bedingt eine Verdichtung der Böden sowie eine erhöhte Verdunstung des Wassers auf den künstlichen Oberflächen und eine verringerte Versickerung des abfließenden Regenwassers.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch anlagebedingte Versiegelung gehen Versickerungsfläche verloren, so dass diese Flächen nicht mehr für die Grundwasserneubildung zur Verfügung stehen.

Für den Bau der Galerie werden Gründungsrohre für die Pfosten in den Boden eingebracht. Ein Hindernis für die Grundwasserströmung stellen diese Pfosten nicht dar, damit besteht lediglich ein geringes ökologisches Risiko gegenüber anlagebedingten Beeinträchtigungen des Grundwassers durch Barrierewirkung, eine vertiefende Betrachtung kann entfallen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Von dem Bahnbetrieb werden keine nennenswerten Beeinträchtigungen ausgehen. Mit der Umstellung auf elektrisch betriebene Züge fallen in der Zukunft verbrennungsbedingte Emissionen durch Dieseltriebwagen weg. Es kommt zu einer Verminderung von Luftschadstoffemissionen und somit zu einer Schadstoffentlastung trassennaher Böden und Gewässer. Eine weitere Betrachtung ist aus diesem Grund nicht erforderlich.

B.3.2.3.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

Aufgrund der geringen topografischen Unterschiede innerhalb des UG und der seltenen Tage mit Schwachwinden sind lokale Klimaunterschiede nur in geringem Maße ausgeprägt. Meso- und mikroklimatische Differenzen werden im Wesentlichen durch Siedlungs-, Nutzungs- und Vegetationsstrukturen bestimmt.

Bau- und Anlagebedingte Auswirkungen

Während der Bauphase kommt es zu einer zeitlich begrenzten Belastung der Luft mit Schadstoffen. Von einer derartigen Belastung kann besonders im Bereich bzw. in der Nähe der Bahntrasse und der Baustelleneinrichtungsflächen ausgegangen werden. Eine Quantifizierung dieser Belastungen ist nicht möglich. Aufgrund der zeitlich begrenzten Dauer werden die baubedingten Beeinträchtigungen nicht als erheblich angesehen, eine vertiefende Betrachtung kann entfallen.

Für das Schutzgut Klima entstehen durch das Vorhaben keine wesentlichen Risiken. Die anlagenbedingte Beanspruchung von Kaltluftentstehungsgebieten (mit oder ohne Siedlungsbezug) erfolgt ausschließlich in den Randbereichen. Aufgrund der Gesamtgröße des UG wird sich die klimatische Ausgleichsfunktion nicht merklich verringern. Die BE-Flächen liegen überwiegend in Offenlandbereichen, die für die Kaltluftentstehung von Bedeutung sind. Während der Bauphase ist von einer verminderten Kaltluftbildung in diesen Bereichen auszugehen, angrenzend stehen weitere Kaltluftentstehungsgebiete zur Verfügung, die nicht vom Vorhaben beeinträchtigt werden. Für das Klima sind diese Beeinträchtigungen auch im Hinblick auf die zeitliche Begrenzung der Bauphase nicht relevant. Eine vertiefende Betrachtung kann entfallen.

Beidseits der Trasse werden, zum Teil durch eine anlagenbedingte Flächeninanspruchnahme, vor allem jedoch in der Aufwuchsbeschränkungszone (9,2 m breiter Korridor), Gehölze beseitigt, die bedeutsam für die lufthygienische Ausgleichsfunktion sind. Hier entsteht ein vollständiger Funktionsverlust.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Betriebsbedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Klima und Lufthygiene sind nach gegenwärtigem Planungsstand nicht zu erwarten, da betriebsbedingte Schadstoffimmissionen aufgrund der Umstellung auf elektrisch betriebene Züge vermieden werden. Es kommt zu einer Verminderung von Luftschadstoffimmissionen und somit zur Verbesserung der Luftqualität. Eine vertiefende Betrachtung kann entfallen.

B.3.2.3.6 Auswirkungen auf Landschaft

Der PFA 6 führt durch ältere Marschgebiete. Die Landschaft zeichnet sich durch Grünlandnutzung und weitreichende Sichtbeziehungen aus. In den von Gräben durchzogenen Wiesen- und Weideflächen sind Gehölzvorkommen selten; sie beschränken sich auf Baumreihen entlang von Straßen sowie Baumbestände im Umfeld von Höfen. Vorbelastungen bestehen v.a. aufgrund mehrerer Verkehrswege und Windparks sowie aufgrund von Hochspannungsleitungen.

Baubedingte Auswirkungen

Während der Bauphase kann es stellenweise zu einer erheblichen Lärm- und Staubbelastung kommen. Dies betrifft insbesondere trassennahe Bereiche sowie das Umfeld von Baueinrichtungsflächen und –straßen. Da bauzeitliche Schallimmissionen und Staub nur temporär auftreten, werden die Auswirkungen auf das Landschaftsbild als vernachlässigbar angesehen. Eine vertiefende Betrachtung kann entfallen.

Baubedingt kann es zum Verlust landschaftsprägender Vegetations- und Strukturelemente kommen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Das Vorhaben ist mit dauerhaften Verlusten landschaftsprägender Vegetations- und Strukturelemente verbunden, da es im Zuge des Streckenausbaus zu Gehölzverlusten im unmittelbaren Trassenbereich durch direkte Flächeninanspruchnahme und insbesondere die Aufwuchsbeschränkung (9,2 m breiter Korridor) kommt.

Im Zuge der Elektrifizierung der gesamten Bahnstrecke und der damit verbundenen Errichtung von Strommasten beidseitig der Trasse sowie durch das Galeriebauwerk kommt es in weiten Teilen des UG zu Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch den Betrieb der Bahnstrecke kann es zu Beeinträchtigung der (natürlichen) Erholungseignung durch Verlärmung kommen.

B.3.2.3.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Aufgrund der Entfernung zur Bahntrasse und der Art des Vorhabens sind die vorkommenden Bau- bzw. Bodendenkmale nicht vom vorhabenbedingten Ausbavorhaben betroffen, eine vertiefende Betrachtung kann entfallen.

B.3.2.3.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Naturgemäß bestehen zwischen den einzelnen Faktoren des Naturhaushaltes und damit auch zwischen den Schutzgütern Wechselbezüge, eine Schlüsselposition für die Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern nimmt dabei der Boden als Standort von Vegetation, Filter und Puffer ein.

Im Bereich des UG ist von keinen, über die geschilderten Prozesse hinausgehenden, relevanten Wechselwirkungen auszugehen.

B.3.2.4 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 12 UVPG a.F.

Die 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 UVPG a.F. genannten Schutzgüter sowie die Möglichkeit zu Minderung und Ausgleich der Beeinträchtigungen.

Die Qualifizierung der Projektwirkungen, 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 (Anlagen 11.1) 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:

Kommentiert [KE1]: @Stephan: s.o.

B.3.2.4.1 Schutzgut Menschen Baubedingte Auswirkungen

Im PFA 6 befinden sich zwei BE-Flächen im siedlungsnahen Freiraum, südwestlich von Accum und südöstlich von Sengwarden. In diesen Bereichen befinden sich keine

Wohnsiedlungsflächen unmittelbar angrenzend. Grünflächen mit Wohnumfeldfunktion werden nicht beansprucht.

Im Bereich des Galeriebauwerks sind die nächstgelegenen Wohnbereiche vier Einzelgehöfte bei Anzetel (Gebäude im Außenbereich nach § 35 BauGB), die durch die vom Anzeteler Weg abgehenden Baustraße vom Baulärm betroffen sind. Die Beeinträchtigung wird auf Grund von temporären Lärmwirkungen einer Baustraße und da diese eine von sechs weiteren Baustraßen mit Zugang zum Vorhabenort ist, als gering bis mittel eingeschätzt.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Im Zusammenhang mit Schallimmissionen auf Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion kommt es im PFA 6 aufgrund der geringen Besiedlungs- und Bevölkerungsdichte lediglich an 5 Immissionsorten bei insgesamt 3 Wohngebäuden in Uppers zu Grenzwertüberschreitungen (Situation ohne Schallschutzmaßnahmen).

Die Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte sind nur geringfügig, sie beziehen sich dabei auf den Nachtzeitraum. Bei den betroffenen Gebäuden handelt es sich um Wohngebäude im Außenbereich mit insgesamt hoher Bedeutung für die Wohnfunktion.

Aufgrund der Grenzwertüberschreitung kommt es hier zu einem sehr hohen Risiko durch Schallimmissionen. Weiterhin ist das Risiko für ein Einzelgebäude im Außenbereich in Altona als mittel einzuschätzen, da für dieses Gehöft Schallimmissionen von > 47 dB(A) zu verzeichnen sind.

Für die betroffenen Bereiche in Uppers besteht Anspruch auf Schallschutz. Gemäß der Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 13) würden aktive Schallschutzmaßnahmen (Schallschutzwand) aufgrund der geringen Siedlungsdichte offensichtlich ein sehr ungünstiges Nutzen-Kosten-Verhältnis aufweisen. Da zugleich an nur sehr wenigen Wohngebäuden nachts der Immissionsgrenzwert lediglich geringfügig überschritten wird, wird im Schallgutachten vorgeschlagen auf aktiven Schallschutz zu verzichten und lediglich passive Schallschutzmaßnahmen vorzusehen.

Für Flächen mit Wohnumfeldfunktion existieren keine verbindlichen Vorgaben, da sich die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV ausschließlich auf bebaute Flächen beziehen. Zur Einschätzung des Risikos hinsichtlich der Schallimmissionen wurde die DIN 18005-1 herangezogen. Die Empfindlichkeit der Grünflächen (im Siedlungsbereich) gegenüber Schallimmissionen wird im Allgemeinen als mittelmäßig eingestuft. Bei der Verschneidung mit den Stufen der Belastungsintensität ergibt sich eine geringe bis hohe Beeinträchtigung. Für das auf Höhe des Überholgleises im PFA

liegenden Schutzgebiet (LSG Uppers) wird aufgrund seiner Lage ein mittleres bis hohes Risiko durch Schallimmissionen angenommen.

Fazit

Es kommt sowohl bau- als auch betriebsbedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Mensch, insbesondere durch baubedingte und betriebsbedingte Schallimmissionen, die unter Anwendung der in den Schalltechnischen Untersuchungen (Anlagen 13), beschriebenen Maßnahmen, den Angaben zu Schallimmissionen in den Erläuterungsberichten (Anlage 1) und den Regelungen im verfügbaren Teil dieses Planfeststellungsbeschluss reduziert werden können, so dass das Eintreten erheblicher nachteiliger Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Menschen sowohl in Hinblick auf das Wohnumfeld wie auch auf die Erholungsnutzung nicht zu erwarten ist.

Kommentiert [KE2]: @Stephan: Auch hier gleiche Anlagennummern

Kommentiert [KE3]: @Stephan: s.o.

B.3.2.4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Baubedingte Auswirkungen

Der nördliche Abschnitt des PFA 6 weist Vogelarten auf, die auf baubedingte Immissionen empfindlich reagieren. Insbesondere in der Brutzeit besteht in dem näheren Umfeld des Eingriffsbereichs, den technologischen Baustraßen und BE-Flächen ein sehr hohes Ökologisches Risiko gegenüber baubedingten Immissionen.

Für die Artgruppe der Fledermäuse werden keine erheblichen Beeinträchtigungen durch die Immissionen der Bauaktivitäten erwartet. Bezüglich ihrer Jagd- und Transferflüge sind die vorkommenden Fledermausarten im Wesentlichen nicht sehr empfindlich gegenüber baubedingtem Lärm, Bewegungen, Erschütterungen, Licht oder Staubimmissionen, da bereits eine Anpassung an betriebsbedingte Immissionen besteht und sich die Tiere während der Jagd- und Transferflüge i. d. R. nur kurzzeitig im unmittelbaren Nahbereich der Bahntrasse aufhalten.

Im PFA 6 nachgewiesenen Sommerquartiere befinden sich in einer Mindestentfernung von 230 m. Es handelt sich hier um ein Sommerquartier der Breitflügelfledermaus im Siedlungsbereich von Accum. Aufgrund der Lage im Siedlungsgebiet besteht eine Maskierung der baubedingten Immissionen an der Trasse, so dass nicht von zusätzlichen Immissionen auf diese Quartiere durch das Baugeschehen auszugehen ist. Winterquartiere konnten im Umfeld des Vorhabens nicht nachgewiesen werden, das nächstgelegene Quartier in Fedderwarden ist mindestens 1.200 m entfernt. Beeinträchtigungen von Winterquartieren während der Bauphase durch Immissionen können somit ausgeschlossen werden.

Im PFA 6 gehen durch baubedingte Flächeninanspruchnahme insgesamt 0,22 ha Gehölze sowie 3 Einzelbäume und 6 Einzelsträucher sowie 0,23 ha gesetzlich geschützte Biotope verloren. Die Verluste der o. g. Gehölzstrukturen werden als mittlere bis hohe Beeinträchtigung gesehen, da für diese Bestände i.d.R. keine kurzfristige Wiederherstellung der ursprünglichen Vegetation möglich ist. Das Ökologische Risiko wird – je nach Bewertung des Biotoptyps – als hoch bis sehr hoch eingeschätzt. Für die im PFA 6 betroffenen gesetzlich geschützten Offenlandbiotope ist hingegen trotz ihres Schutzstatus eine kurzfristige Rekultivierung i.d.R. möglich, weshalb die Beeinträchtigungsintensität für diese Flächen grundsätzlich nur als mittel eingestuft wird. Da Baustelleneinrichtungsflächen nur eine temporäre Flächeninanspruchnahme darstellen und i.d.R. nach Ende der Bauzeit eine Wiederherstellung der ursprünglichen Vegetation erfolgen kann, wird die Beeinträchtigungsintensität durch baubedingte Eingriffe i.d.R. mit mittel bewertet. Das Ökologische Risiko wird ebenfalls ausschließlich mit einer max. mittleren Bewertungsstufe eingeschätzt, da i. d. R. nur gering- bis mittelwertige Biotoptypen in Anspruch genommen werden.

Durch den Verlust von Vegetationsstrukturen innerhalb des Baufeldes werden Brutstätten wertgebender Brutvogelarten wie auch nicht wertgebender Arten verloren gehen. Da die Baufeldfreimachung im Herbst/Winter außerhalb der Brutperiode stattfinden, erfolgt keine direkte Verletzung oder Tötung von Individuen der lokalen Population.

Darüber hinaus findet durch die Baufeldmachung im Herbst auch kein Abbruch einer bereits begonnenen Brut statt. Somit wird unter Berücksichtigung der in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen (Anlagen 10) definierten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen die Beeinträchtigungsintensität als gering bewertet.

Winterquartiere und Sommerquartiere von Fledermäusen sind im UG nicht bekannt.

Die Empfindlichkeit von Vögeln und Fledermäusen gegenüber einem temporären Flächenverlust wird allgemein als hoch eingeschätzt. Dem Entsprechen ergibt sich für den Baubedingten Verlust von Brutstätten eine mittlere Beeinträchtigungsintensität.

Das Ökologische Risiko ergibt sich in Abhängigkeit der Wertigkeit der Tiere und ist für wertgebende Vögel und alle Fledermäuse mindestens hoch sowie für nicht wertgebende Vögel mittel.

Die Nahrungshabitate der Gastvögel und Jagdhabitate der Fledermäuse werden z. T. randlich beansprucht, aber in so geringem Umfang bezogen auf die umliegenden Nahrungsräume, dass die Nahrungsgrundlage der betroffenen Arten nicht gefährdet wird.

Dem Entsprechend wird max. ein mittleres Ökologisches Risiko für den baubedingten Verlust von Nahrungs- wie Jagdhabitaten angenommen.

Im UG entstehen mögliche stoffliche Emissionen im Bereich des Galeriebauwerkes entlang von Baustraßen und BE-Flächen. Insgesamt ergibt sich aufgrund der nur temporären Wirkung ein mittleres Beeinträchtigungsrisiko. Das Ökologische Risiko ergibt sich in Abhängigkeit der Biotopwertigkeit und wird für gesetzlich geschützte Biotope (z.B. Wiesentümpel) und Gehölze als hoch und für hochwertiges Grünland und Gewässer mit besonderer Bedeutung (jeweils Wertstufen IV und V) als mittel eingestuft.

Von Barrierewirkungen durch Bauarbeiten sowie Kollisionen mit den Baufahrzeugen sind vor allem boden- bzw. gewässergebundene Tierarten betroffen.

Wenn auch keine Nachweise für das UG vorliegen, so ist doch von einem Vorkommen der Reptilien Ringelnatter, Waldeidechse und Blindschleiche sowie der Amphibien Seefrosch und Teichmolch auszugehen. Gefahren bestehen in erster Linie für die wandernden Amphibienarten während der Frühjahrswanderung, bei der sie ihre Landlebensräume verlassen und die Laichquartiere aufsuchen. Das Abwandern von den Laichhabitaten in die Winterlebensräume erfolgt weniger konzentriert.

Des Weiteren ist das Vorkommen von nach § 44 BNatSchG geschützten Ameisen auf den Bauflächen, BE- und Lagerflächen nicht auszuschließen. Im Rahmen der Bestandserfassung wurde von einer allgemeinen Kartierung der Ameisennester abgesehen, da sich deren Standorte jährlich und somit auch bis zum Baubeginn verändern. Damit besteht die Gefahr, dass vorhandene Ameisennester auf baubedingt in Anspruch zu nehmenden Flächen beeinträchtigt oder zerstört werden. Dies ist als hohes Ökologisches Risiko zu werten.

Da die Bauarbeiten nicht auf der gesamten Länge gleichzeitig stattfinden, ist für die ohnehin nur potenziell vorkommenden Arten die Gefahr einer Kollision mit Baumaschinen im Bereich des Baufeldes, der Baustraßen oder der Baustelleneinrichtungsflächen gering. Um dennoch einen Schutz ggf. doch vorkommender Tiere zu gewährleisten, werden im Rahmen der umweltfachlichen Bauüberwachung während der Baumaßnahme das Baufeld und die unmittelbar angrenzenden Bereiche auf Amphibienvorkommen einschließlich entsprechender Wanderbewegungen kontrolliert und ggf. in Absprache mit den Naturschutzbehörden das Aufstellen von Amphibienschutzzäunen und Ausstiegshilfen für die Kabelkanäle veranlasst.

Weitere bodengebundene Artengruppen wie Mittel- und Kleinsäuger sind im Bereich des Bauvorhabens nicht auszuschließen. Eine relevante Beeinträchtigung während der Bauphase ist aufgrund der zeitlichen Beschränkung und der abschnittsweisen Durchführung der Bautätigkeit nicht zu erwarten.

Für weitere Arten bzw. Artengruppen, vor allem für Fledermäuse und Vögel, besteht baubedingt keine relevant erhöhte Kollisionsgefahr. Dies ist auf die bereits vorhandene Vorbelastung durch den Betrieb der Bahnlinie sowie den eher geringen Fahrgeschwindigkeiten der Baufahrzeuge zurückzuführen. Barrierewirkungen durch den Baubetrieb entfallen, da die Arten die Baustellenbereiche überfliegen können.

Anlagebedingte Auswirkungen

Bezüglich der anlagebedingten Flächeninanspruchnahme ergibt sich für die Maststandorte eine hohe Beeinträchtigungsintensität in Kombination mit geringwertigen Biotopen. Daher wird das Ökologische Risiko in Bezug auf die beanspruchten Flächen der Oberleitungsmasten generell als gering bewertet. Die Versiegelung durch die Maßnahmen im Kreuzungsbahnhof Ölweiche werden hingegen als sehr hohe Beeinträchtigung gewertet, so dass sich zwischen km 9,53 – km 10,5 in Abhängigkeit von der jeweiligen Biotopwertigkeit ein mittleres – hohes Ökologisches Risiko ergibt. In den übrigen Streckenabschnitten des PFA 6 sind anlagebedingte Biotopverluste nur durch den aufgrund der Elektrifizierung erforderlichen trassennahen Gehölzrückschnitt /- verlust festzustellen, d.h. Offenlandbiotop sind dort nicht betroffen. Auf Höhe des Kreuzungsbahnhofes Ölweiche wurde in den Böschungen westlich der Bahnstrecke der Spitzlappige Frauenmantel (*Alchemilla vulgaris*), einer in der niedersächsischen Küstenregion gefährdeten Pflanzenart, nachgewiesen. Eine Inanspruchnahme der Standorte ist dabei nicht anzunehmen, da die Vorkommen nicht im Bereich des Überholgleises, sondern der davon abgewandten Böschungsseite liegen. Das Ökologische Risiko wird daher nur als mittel bewertet.

Im Zusammenhang mit der Freihaltung der Gleitrasse richtet sich die Bewertung des Funktionsverlustes bzw. der Funktionsbeeinträchtigung von Flächen nach dem landschaftsökologischen Wert der jeweiligen Biotoptypen. Im Falle eines vollständigen Funktionsverlustes wird die Beeinträchtigungsintensität als sehr hoch, bei einer Funktionsbeeinträchtigung als hoch eingestuft.

Der Verlust von potenziell für Fledermäuse und Höhlenbrüter (Avifauna) geeigneten Höhlenbäumen ist als sehr hohes Ökologisches Risiko zu werten, so dass eine Beeinträchtigung der jeweiligen lokalen Population nicht auszuschließen ist. Ferner werden auch Biotopstrukturen der Baum-/Gehölz- und Bodenbrüter in Anspruch

genommen. Sofern damit ein vollständiger Revierverlust verbunden ist, wird dies als hohes Ökologisches Risiko bewertet. Die Beeinträchtigung der jeweiligen lokalen Population ist nicht auszuschließen.

Im Zusammenhang mit dem Galeriebauwerk ist für die im Gebiet vorkommenden Wiesenbrüter, wie den Kiebitz (vorliegender Brutverdacht) anzunehmen, dass entlang der Galerie und vorgesehenen Baumpflanzungen Offenland verloren geht. Die Beeinträchtigungsintensität der Wiesenbrüter wird innerhalb eines 200 m breiter Korridor entlang des Bauwerks als hoch eingestuft, sodass für diesen Bereich ein hohes Ökologisches Risiko für Wiesenbrüter bedingt.

Aufgrund des Vorhabentyps (Ausbauvorhaben) ist jedoch i.d.R. nur von einer randlichen Inanspruchnahme von Vogelrevieren auszugehen, so dass in der Mehrzahl der Fälle nur ein mittleres bis geringes Ökologisches Risiko eintreten wird.

Hinsichtlich der Zerschneidungswirkung besteht im Bereich des Vorhabens aufgrund der Bestandstrasse eine Vorbelastung. Von der Zerschneidung von Lebensräumen sind insbesondere bodengebundene Arten betroffen. Durch die geplante Galerie sind somit zusätzliche erhebliche Zerschneidungswirkungen für nicht flugfähige Arten(gruppen) möglich. Um bodengebundenen Kleintieren die Unterquerung zu ermöglichen, werden die Fundamente der Anlage in regelmäßigen Abständen mit Öffnungen (30 cm x 10 cm) versehen. Gegenüber der heutigen Situation wird eine Verbesserung erreicht, da sich für flugunfähige Arten im Galeriebereich das Kollisionsrisiko mit Zügen deutlich verringert. Für größere Arten wie Fuchs und Rehwild etc. können die Bahntrasse das Galeriebauwerk von ca. 2,3 km Länge umgehen. Brut- und Gastvögel, Fledermäuse sowie andere flugfähige Artengruppen wie vielen Insektengruppen (Käfer, Libellen, Schmetterlinge) sind im Allgemeinen in der Lage Schallschutzwände, Bahnanlage sowie Masten und Leitungen zu überfliegen.

Aufgrund der Verschattungswirkung des Galeriebauwerkes wird im Nahbereich (ca. 10 m) entlang des Galeriebauwerks eine hohe Belastungsintensität angenommen, die Belastungsintensität nimmt mit zunehmender Entfernung vom Galeriebauwerk ab.

Die Biotope im stärksten beschatteten Bereich setzen sich überwiegend aus Halbruderaler Gras- und Staudenflur frischer Standorte (UHF) und Grünland (GIF, GMS) zusammen. An geschützten Biotopen kommen Schilf-Landschilfröhrichte (NRS) kleinteilig vor. Gegenüber der Verschattung besteht für Offenlandbiotop insbesondere der Gras- und Staudenfluren sowie dem Land-Schilfröhricht eine hohe Empfindlichkeit, da diese i.d.R. stark lichtbedürftig sind.

Bei einer hohen Beeinträchtigungsintensität ergibt sich für die bahnlinks bestehenden Offenlandbiotope, entsprechend ihrer Wertigkeit, ein geringes bis hohes Ökologisches Risiko gegen über einer anlagennahen Verschattung.

Ein sehr hohes Ökologisches Risiko ist für die bestehenden geschützten Biotope der Land-Schilfröhrichte gegeben. Diese befinden sich zwischen km 7,45 bis 7,54 bahnlinks und km 8,21 bis 8,24 bahnlinks. Für diese Biotope ist langfristig ein Verlust bzw. eine erhebliche Beeinträchtigung anzunehmen. Selbiges gilt für die Biotope mit hohem Ökologischem Risiko, wie dem artenreichen mesophilen Grünland und das Vorkommen des gefährdeten Gew. Frauenmantels (km 8,40 bis 8,5).

Betriebsbedingte Auswirkungen

Zunehmende Verletzungs- und Mortalitätsrisiken für wertgebende Vogelarten durch Kollision mit dem Zugverkehr bestehen im PFA 6 nicht, da der Betrieb der Strecke mit Frequenz und Geschwindigkeit der Züge im Vergleich zur Ausbaustufe II unverändert bleibt. Hier kommen betriebsbedingt die Risiken durch die Elektrifizierung der Trasse und das Galeriebauwerk zum Tragen, so dass sich eine geringere Zunahme des Kollisionsrisikos ergibt. Das Gefährdungspotenzial und das Mortalitätsrisiko von Vögeln durch Kollision mit Zügen, der Galerie sowie Oberleitungen bzw. Stromschlag mit den geplanten Oberleitungen sind artspezifisch unterschiedlich. Entsprechende Kollisionen gehen meist entweder auf Fluchtbewegungen vor sich nähernden Zügen oder auf den Anflug von Vögeln aus nahe der Trasse gelegenen Rast- und Brutplätzen (Start- und Landphase) zurück.

Die am stärksten vom Kollisionsrisiko betroffenen Vogelarten sind i. d. R. die Greifvogelarten und generell Rabenvögel, die als Aasfresser auch die Bahntrasse als Nahrungshabitat nutzen sowie Eulenarten, die auch im Winter nutzbaren Mäusevorkommen entlang der Bahntrasse nutzen. Ebenso weisen Limikolen und Entenvögel aufgrund ihrer Flugeigenschaften ein höheres Kollisions- und Stromschlagrisiko auf.

Im PFA 6 wurden mehrere Brutpaare der aasfressenden Greifvogelarten Mäusebussard und Rohrweihe, unter Umständen Rotmilan sowie diverse Rabenvögel festgestellt, die aufgrund ihres Beuteerwerbs mit den Stromtrassen kollidieren könnten, wobei die Kollisionsgefahr durch den Galeriebau erhöht wird. Die Waldohreule die an der Trasse und in der Galerie jagen könnte, ist ebenfalls vorhanden.

Von den Limikolen wurden Bekassine, Kiebitz, Rotschenkel und Uferschnepfe nachgewiesen, als Gänse kommen Grau- und Nilgans und als Entenvögel Löffelente, Pfeifente, Reiherente, Schellente, Schnattente und Stockente vor. Auch

Höckerschwäne besiedeln das Gebiet. Die Schleiereule, die an der Trasse jagen könnte, ist ebenfalls vorhanden. Die o. g. Tierarten besitzen ein hohes Stromschlagrisiko.

Zum Anflug der Rast- und Brutplätze muss das Galeriebauwerk samt Stromleitungen und Masten überflogen werden, weshalb es für diese Artengruppe kein erhöhtes Kollisions- und Stromschlagrisiko darstellt.

Im konkreten Fall wurden die international und national bedeutsamen Gast- und Brutvogelflächen sowie die Brutvogel- und Gastvogelraten der faunistischen Kartierungen mit den Ausbauparametern des Bauvorhabens abgeglichen. Bei Fortpflanzungs- und Ruhehabitaten bzw. Nahrungsräumen in einem Korridor von beidseitig je 500 m parallel zur Bahntrasse sind Kollisionen mit den Bahnstrom-Oberleitungen per se nicht auszuschließen. Im PFA 6 sind vor allem die Gewässer sowie die Wiesenbereiche nördlich der L 810 von regionaler/lokaler Bedeutung als Brutvogelgebiet.

Besonders in der Balz- und Reviergründungsphase sind die beteiligten Altvögel durch heranfahrende Züge gefährdet. Als Beispiel sollen die Verfolgungsflüge der Uferschnepfen genannt werden, wobei die Tiere zwischendurch bevorzugt auf Koppelzaunpfählen, möglicherweise auch auf Oberleitungsmasten „aufbaumen“. Zum anderen sind Entenartige aufgrund ihres geradlinigen Fluges, bei dem sie die Richtung nicht plötzlich ändern können, durch heranfahrende Züge gefährdet.

Für die o. g. Gruppen der Brut- und Rastvögel ist somit bei trassennahen Fortpflanzungs- und Ruhestätten sowie Nahrungshabitaten ein hohes Ökologisches Risiko zu erwarten.

Vorhabenbedingt besteht keine zunehmende Verletzungs- und Mortalitätsrisiken für Fledermäuse durch Kollision mit dem Zugverkehr auf Grund höherer Zuggeschwindigkeiten, da der Betrieb der Strecke mit Frequenz und Geschwindigkeit der Züge im Vergleich zur Ausbaustufe II unverändert bleibt. Relevant sind im PFA 6 die Anlagenteile, so dass sich hierdurch eine geringere Zunahme des Kollisionsrisikos ergibt. Die tagsüber von der Galerie und Gleisen absorbierte Wärme lockt Insekten und demzufolge auch Fledermäuse an. Ferner dienen lineare Strukturen (z. B. Hecken), die in Richtung Bahnlinie führen, einer Vielzahl von Fledermausarten als Leitlinien. In den im Folgenden genannten Schwerpunktbereichen sind verstärkt Fledermausaktivitäten sowohl in den Randbereichen als auch über den Trassenkorridor hinweg beobachtet worden. Zur Einschätzung eines höheren Kollisionsrisikos von Fledermäusen mit den fahrenden Zügen trägt der Umstand, dass die Zugdichte im Nachtzeitraum insgesamt

deutlich zunimmt und sich damit auch die Kollisionsgefahr der Tiere gegenüber dem Ist-Zustand erheblich erhöhen kann.

Einschränkend ist hinzuzufügen, dass eine Reihe von Arten sich während der Jagd und bei Überflügen nicht innerhalb des Bereiches aufhalten, in dem sie mit dem Zugverkehr zu kollidieren drohen, sondern vielmehr darüber hinweg fliegen. Der Große Abendsegler hält sich beispielsweise bevorzugt in Höhen von 10 m – 50 m auf.

Das Ortungssystem dieser Fledermäuse ermöglicht der überwiegenden Mehrzahl von Fledermausarten sich bewegenden Objekten bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h auszuweichen. Bei höheren Geschwindigkeiten besteht ein relevantes Kollisionsrisiko für Arten, die im kollisionsgefährdeten Raum jagen (z. B. Breitflügelfledermaus). Für diese Arten besteht aufgrund der o. g. Fahrgeschwindigkeit der Züge bereits im Bestand ein erhöhtes Kollisionsrisiko. Dieses wird durch Verwirbelungseffekte bedingt durch Zugverkehr und Galeriewände und -Masten gesteigert, sodass von einem sehr hohen Ökologischen Risiko ausgegangen werden muss.

Durch den 2,3 km langen Bau einer Galerie mit einseitig geschlossenen Wänden werden Zerschneidungswirkungen für größere Wildtiere auftreten. Insbesondere in der Gewöhnungsphase ist die Gefahr gegeben, dass Wildtiere entlang der Galerie nach neuen Wegen suchen und dass ggf. entlang des Bahndamms, sodass es durch den Betrieb der Bahn zu einem Verletzungs- und Mortalitätsrisiko auf Grund von Kollisionen kommt. Zum Schutz der Tiere ist vorgesehen, einen Wildschutzzaun (3 m hoch) entlang der offenen Seite des Galeriebauwerks aufzustellen (bahnrechts von km 6,84 - km 7,29). Hierdurch wird verhindert, dass größere Wildtiere wie Fuchs etc. seitwärts in den Galeriebereich geraten, weshalb kein hohes Risiko einer Gefährdung von größeren Wildtieren durch betriebsbedingte Kollision mit der Bahn oder Anlagenteile gegeben ist.

Fazit

Es kommt bau- und anlagebedingt, durch Flächeninanspruchnahme und Verschattung zu Auswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen, die unter Anwendung der in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen (Anlagen 10) definierten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen weitgehend reduziert werden können. Nicht vermeidbare baubedingte und anlagebedingte Auswirkungen auf hochwertige Gehölzstrukturen werden durch die in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen definierte Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt. Insgesamt verbleiben unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzeptes keine Auswirkungen auf das Schutzgut

Kommentiert [KE4]: @Stephan: s.o.

Pflanzen, die nicht kompensiert werden. Somit kommt es vorhabenbedingt nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Pflanzen.

Bzgl. des Schutzgutes Tiere kommt es bau- als auch anlage- und betriebsbedingt zu Auswirkungen, insbesondere durch Barrierewirkung, Flächeninanspruchnahme und Kollisionsgefahr, die unter Anwendung der in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen (Anhänge 10) definierten Schutz- und artenschutzrechtlichen Vermeidungsmaßnahmen weitgehend vermeidbar sind. Dem anlagebedingten Verlust von Lebensräumen der Wiesenbrüter und Limikolen durch optische Störreize im Zusammenhang mit dem Galeriebauwerk wird durch eine CEF begegnet, womit die durchgängige Lebensraumfunktion für die betroffenen Arten sichergestellt wird. Unter Berücksichtigung dieser artenschutzrechtlichen Maßnahmen wird zudem das Eintreten von artenschutzrechtlichen Verbotstatbeständen des § 44 BNatSchG vermieden. Vorhabenbedingt kommt es demnach nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere.

Kommentiert [KE5]: @Stephan: s.o.

B.3.2.4.3 Schutzgut Boden

Baubedingte Auswirkungen

Die Belastungsintensität gegenüber baubedingten Verdichtungen ist auf Baustelleneinrichtungsflächen und -straßen allgemein hoch, sie ist von der Verdichtungsempfindlichkeit von Böden abhängig. Im Baubereich des PFA 6 kommen ausschließlich Marschböden vor. Diese weisen eine hohe Beeinträchtigungsintensität auf. Das Ökologische Risiko gegenüber baubedingten Beeinträchtigungen ist für Kalk-, Klei- und sowohl Knickmarsch als hoch einzuschätzen.

Im UG kommen Böden mit einer geringen bzw. mittleren Filter- und Pufferfunktion vor. Während der Bauphase besteht im Bereich der Baueinrichtungsflächen und Baustraßen das Risiko von baubedingtem Schadstoffeintrag durch Leckagen an Fahrzeugen sowie durch Hantieren mit Kraft- und Betriebsstoffen.

Die Belastungsintensität während des Baus ist allgemein als hoch einzustufen. Aufgrund der geringen bis mittleren Empfindlichkeit des Bodens gegenüber Schadstoffeintrag in allen Planfeststellungsabschnitten wird das Ökologische Risiko mittel bis hoch eingeschätzt.

Die Empfindlichkeit der Böden gegenüber Oxidation wird auf Grund der aktuellen und potenziell vorliegenden sulfatsauern Materialien bei mittlerer Filter- und Pufferfunktion der Böden als hoch eingeschätzt. Ebenso wird die Belastungsintensität innerhalb des

Eingriffsgebiets auf Grund von Umlagerungen und partiellen Trockenfallen von Böden in Baugruben allgemein als hoch angenommen.

Das Ökologische Risiko der vorliegenden Marschböden mit mittlerer bis hoher Bedeutung wird baubedingt als hoch bezüglich Versauerung und Schwermetallfreisetzung bewertet.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es zum Verlust/ Funktionsverlust von Böden (durch Versiegelung/ Teilversiegelung).

Für die Einschätzung des Ökologischen Risikos durch Bodenversiegelung muss beachtet werden, dass im Rahmen der Streckenerüchtigung ein Großteil der baulichen Maßnahmen auf dem existierenden Gleiskörper durchgeführt wird. In diesem Bereich sind die Böden stark anthropogen überprägt. Sie kennzeichnen sich z. B. durch technogene Substrate, Verdichtung, Drainagemaßnahmen und Kontamination aus. Bei der Einschätzung des Ökologischen Risikos durch Versiegelung bzw. Teilversiegelung wird daher zwischen den vorbelasteten Flächen der Bahnanlagen (im Folgenden stark vorbelastete Böden genannt) und den Flächen mit natürlichen Bodenfunktionen außerhalb der Bahnanlagen (im Folgenden weniger vorbelastete Böden genannt) unterschieden. Der Verlust durch Versiegelung bzw. Teilversiegelung wird bei stark vorbelasteten Böden geringer gewichtet als bei weniger vorbelasteten Böden.

Im PFA 6 werden in weiten Teilen des Streckenabschnittes nur Oberleitungsmasten errichtet. Da diese nur eine jeweils sehr geringe Grundfläche aufweisen und im Randbereich des bestehenden Bahnkörpers errichtet werden, wird das Ökologische Risiko als gering eingestuft. Davon ausgenommen ist das Überholgleis, die Verschiebung des Bahnseitenweges inkl. Wendehammer und die Autotrafostation.

Natürliche Böden, ohne Vorbelastung sind in PFA 6 durch den Neubau eines Überholgleises sowie die Verlegung des Bahnseitenweges (Bahn km 9,53 – 10,52 bahnrechts) betroffen. Das Ökologische Risiko durch anlagebedingte Bodenverluste wird als mittel bis sehr hoch eingeschätzt.

Im Anschluss an Modellage- und Profilierungsarbeiten ist zwar eine Regeneration bestimmter Bodenfunktionen wie Lebensraum und Lebensgrundlage für Menschen, Tiere, Pflanzen und Bodenorganismen und Aufrechterhaltung des Wasser- und Nährstoffkreislaufs zu erwarten. Unabhängig davon stellt der Eingriff jedoch eine Veränderung des natürlichen Bodengefüges und der natürlichen Standorteigenschaften dar, die abhängig von den bereits bestehenden

Standorteigenschaften bzw. Vorbelastungen mit einem mittleren bis hohen Ökologischen Risiko bewertet werden. Die Belastungsintensität durch Überprägungen von weniger vorbelasteten natürlichen Böden ist hoch einzuschätzen. Aus der allgemein hohen Empfindlichkeit der Böden gegen Funktionsbeeinträchtigungen durch Auf- bzw. Abtrag ergibt sich demnach eine hohe Beeinträchtigungsintensität. Im PFA 6 besteht ein mittleres bis hohes Ökologisches Risiko.

Die übrigen anlagebedingt betroffenen Bodentypen sind aufgrund der Lage entlang der Eisenbahnüberführungen bzw. der Straßen als anthropogene überprägte

Das Ökologische Risiko durch Überprägung ist bei bereits stark vorbelasteten Böden generell gering einzuschätzen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Durch die Elektrifizierung der gesamten Strecke werden vom Bahnbetrieb keine nennenswerten Schadstoffemissionen ausgehen. Laut EBA (2004) werden Herbizide zur Bekämpfung unerwünschten Pflanzenwuchses nur unter Verwendung von nachweislich umweltverträglichen Mitteln (rasche Zersetzung im Boden) auf dem Oberbau (Schotterkörperbereich) ausgebracht. Eine Immission in benachbarte Bodenbereiche kann durch die gezielte Ausbringungstechnik ausgeschlossen werden.

Der Kupferabrieb von Oberleitungen und Stromabnehmern verbleibt zum größten Teil auf dem Bahnkörper. Bis 10 m Abstand vom Gleis wird der Richtwert gelegentlich überschritten, in Pflanzen treten keine relevanten Erhöhungen auf.

Durch den Betrieb des Galeriebauwerks werden keine nennenswerten Schadstoffemissionen verursacht. Als Korrosionsschutzmaßnahme gehört zum technischen Standard der Bahn feuerverzinkte Masten und Joche zu verwenden. Darüber hinaus erfolgen Schutzanstriche mit schwer-metallfreien Farben sowie mit Zinkstaubbeschichtungen und Eisenglimmerbeschichtungen. Bezüglich der Schwermetalle sind keine relevanten Erhöhungen zu erwarten.

Das Ökologische Risiko in Bezug auf betriebsbedingten Schadstoffeintrag ist zu vernachlässigen.

Fazit

Es kommt sowohl bau- als auch anlagebedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Boden durch temporäre und dauerhafte Flächeninanspruchnahme. Baubedingte Auswirkungen können unter Anwendung der in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen (Anlage 10) definierten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen weitgehend reduziert werden. Nicht vermeidbare Auswirkungen auf das Schutzgut

Kommentiert [KE6]: @Stephan: s.o.

Boden durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahme werden durch die in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen definierte Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen bzw. ersetzt. Unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzeptes verbleiben keine Auswirkungen auf das Schutzgut Boden, die nicht kompensiert werden. Somit kommt es vorhabenbedingt nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden.

B.3.2.4.4 Schutzgut Wasser

Oberflächengewässer

Baubedingte Auswirkungen

Im PFA 6 werden durch Baustraßen oder durch Baustelleneinrichtungsflächen der Barkeler Pumpschloot bzw. Abbickenhauser Graben (Bahn-km 0,6), Barkeler Leide bzw. Accumer Tief (Bahn-km 1,75), Conhauser Leide bzw. Anzeteler Grenzleide (Bahn-km 6,56), das Sengwarder Verbindungstief (Bahn-km 7,78), die Samaria Leide (km 8,74), die Utersieler Leide (Bahn-km 10,3) und Entwässerungsgräben beansprucht. Die Belastungsintensität durch Schadstoffeinträge wird während der Bauphase hoch eingeschätzt. Im Zusammenhang mit der allgemein hohen Empfindlichkeit der Gewässer gegenüber Schadstoffeinträgen ergibt sich eine hohe Beeinträchtigungsintensität. Im PFA 6 kommt es für alle Fließgewässer, welche von der Bahntrasse gequert werden, bzw. im Bereich des Baugeschehens liegen, aufgrund ihres geringen naturschutzfachlichen Wertes zu einem mittleren Ökologischen Risiko.

Für die drei Fließgewässer Anzeteler Grenzleide (Bahn-km 6,56), das Sengwarder Verbindungstief (Bahn-km 7,78), die Samaria Leide (km 8,74) im Bereich des Galeriebauwerkes besteht auf Grund ihres mittleren naturschutzfachlichen Wertes ein hohes Ökologisches Risiko.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die Auswirkungen auf Gewässer durch anlagebedingte Beanspruchung und das Ökologische Risiko sind von seinem bestehenden naturschutzfachlichen Wert und der Beeinträchtigungsintensität abhängig. Im PFA 6 führt die Bahnstrecke über mehrere Gewässer sowie diverse kleinere Entwässerungsgräben. Davon wird aber nur ein „Endstück“ eines Grabens am Kreuzungsbahnhof durch die Anlage des Wendehammers an der Straße „Am Nordgleis“ überbaut. Ebenfalls in Anspruch genommen werden mehrere Gewässer durch die Durchlasserneuerung des (eh.) Barkeler Pumpschloots sowie die Erneuerung der drei Eisenbahnüberführung über das Kirchspieltief (km 3,486), den Schaugraben (km 6,565) und das (Sengwarder)

Verbindungstief (km 7,774). Am eh. Barkeler Pumpschloot ist eine Verkleinerung des Querschnittes vorgesehen. Da der Bakeler Pumpschloot für die Straßenbaumaßnahme B 210 in die nördliche Richtung verlegt wurde, ist der verbliebene alte Gewässerlauf im Bereich Ostiem wasserwirtschaftlich nur noch von geringer Bedeutung. Das Ökologische Risiko durch die Erneuerung des Durchlasses wird daher als gering eingestuft. Gleiches gilt für die Erneuerung der drei Eisenbahnüberführungen, die geringfügige Überbauung eines Grabens durch den neuen Wendehammer sowie die Verlegung des Bahnseitengrabens am Kreuzungsbahnhof Ölweiche. Die Abmessungen der Bauwerke über die drei genannten Gewässer werden nicht verkleinert und der Bahnseitengraben sowie der durch den Wendehammer auf einer Länge von ca. 10 m überbaute Graben weisen nur eine geringe naturschutzfachliche Bedeutung auf. Stillgewässer werden im Zuge des Vorhabens nicht überbaut.

Im Bereich des Galeriebauwerkes sind Beeinträchtigungen der Oberflächengewässer Anzeteler Grenzleide (Bahn-km 6,56), Sengwarder Verbindungstief (Bahn-km 7,78) und Samaria Leide (km 8,74), sowie weiteren kleineren Entwässerungsgräben (km 6,89; 7,21 (Zuwegung zum Anzeteler Weg) 7,25; 8,34; 8,40; 8,62) möglich.

Im Zuge des Anlagenbaus ist ein kleinräumiger Ausbau von Durchlässen nicht auszuschließen. Dabei bleiben die Querschnitte der Durchlässe und Eisenbahnbrücken im bisherigen Maß erhalten. Die Belastungsintensität durch den Ausbau und Durchlässe wird als gering eingestuft. Des Weiteren werden für die Neuanlage einer Zufahrtstraße mit Hilfsbrücke (km 6,58) und dem Übergang eines Rettungsweges (km 6,89) Gewässerabschnitte in geringen Umfang neu überbaut. Die Belastungsintensität durch die Überbauung von Gewässerabschnitten wird als hoch eingestuft.

Bei den betroffenen Oberflächengewässern handelt es sich um Gräben geringer Wertigkeit und drei weiteren Fließgewässern mittlerer Wertigkeit. Die Empfindlichkeit gegenüber dem geplanten Ausbau ist allgemein als mittel einzustufen, lediglich für die neue Überbauung von Gewässerabschnitten ist die Empfindlichkeit hoch. Die Beeinträchtigungsintensität durch den Ausbau von Durchlässen ist allgemein als gering einzuschätzen, für die zwei neu zu überbauenden Gewässerabschnitte gilt eine mittlere Beeinträchtigungsintensität.

Das Ökologische Risiko durch anlagebedingte Beeinträchtigungen ist für neu zu überbauende Oberflächengewässer als mittel und für alle Gewässerabschnitte, welche

durch den geringfügigen Ausbau bestehender Durchlässe beeinträchtigt werden, als gering zu bewerten.

Stillgewässer und damit nach § 30 BNatSchG i. V. m. § 24 NAGBNatSchG geschützte Wiesentümpel, werden im Zuge des Vorhabens nicht überbaut.

Zu weiteren Funktionsbeeinträchtigungen von Oberflächengewässern kommt es durch die Neuprofilierung von bahnparallel verlaufenden Gräben, die als Bestandteil der Bahnanlage die schadlose Ableitung des Oberflächenwassers zur Aufgabe haben. Von dieser Maßnahme sind entlang der Ausbaustrecke zahlreiche Gräben betroffen. Die Grabensohle wird dabei beräumt und ggf. neu profiliert. Damit verbunden ist die Beseitigung der vorhandenen Grabenvegetation. Im Wesentlichen sind die Gräben mit Ruderalfluren bewachsen, so dass sich die ursprüngliche Grabenvegetation im Anschluss an die Baumaßnahme relativ schnell wiedereinstellen kann. Die Beeinträchtigungsintensität und das Ökologische Risiko sind als gering zu bewerten. Allein bei den Gräben in denen geschützte Land-Schilfröhrichtbestände stehen, ist die Beeinträchtigungsintensität als gering jedoch das Ökologische Risiko als mittel einzustufen.

Grundwasser

Baubedingte Auswirkungen

Um baubedingten Schadstoffeintrag in das Grundwasser zu vermeiden, sind die Baustelleneinrichtungsflächen so beschaffen, dass das Grundwasser nicht durch Schadstoffe gefährdet wird. Um dem Vorsorgeprinzip Rechnung zu tragen, wird jedoch von einer allgemein hohen Belastungsintensität ausgegangen. Da das Risiko des Schadstoffeintrags in das Grundwasser im Wesentlichen von der Durchlässigkeit der Grundwasserdeckschichten und somit von der Empfindlichkeit des Grundwassers abhängt, wird das Ökologische Risiko analog der Empfindlichkeit des Grundwassers eingestuft. Im PFA 6 besteht zum Großteil eine mittlere Verschmutzungsempfindlichkeit. Daraus resultiert ein mittleres Ökologisches Risiko für das Grundwasser gegenüber baubedingten Schadstoffeinträgen.

Während der Bauphase ist nicht auszuschließen, dass im Bereich der Durchlässe eine Trockenhaltung der Baustellenflächen nötig ist und somit kurzzeitig eine kleinräumige Absenkung des Grundwassers entsteht. Aufgrund der Kurzweiligkeit der jeweiligen Eingriffe ist das Ökologische Risiko jedoch allenfalls gering einzuschätzen. Im Bereich des Galeriebauwerkes ist das Ökologische Risiko aufgrund der Kurzweilig- und Kleinteiligkeit der jeweiligen Eingriffe als mittel einzuschätzen.

Gegenüber einer verdichtungsbedingten verringerten Versickerungsrate besteht eine hohe Belastungsintensität. Dem entgegen sind die in der Marsch vorherrschenden Böden gegenüber einer Verringerung des Grundwassers gering empfindlich, da auf Grund der relativ dichten und damit wenig durchlässigen Böden eine ohnehin nachrangige Grundwasserneubildungsrate bei hoher Verdunstungsrate vorherrscht. Zudem wird das Grundwasser durch die Entwässerungsgräben abgeleitet und der Wasserstand über Wehre reguliert.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die Belastungsintensität durch Neuversiegelungen wird allgemein hoch eingeschätzt. Die Empfindlichkeit des Grundwassers gegenüber Neuversiegelungen wird je nach Bedeutung des nutzbaren Grundwasserdargebots abgeschätzt. Demnach besteht in Bereichen mit hohen Grundwasserneubildungsraten eine hohe Empfindlichkeit gegenüber zusätzlichen Flächenversiegelungen, in Bereichen geringer Grundwasserneubildung eine geringe Empfindlichkeit. Damit ergibt sich eine mittlere bis hohe Beeinträchtigungsintensität. In PFA 6 ist nur eine sehr geringe Neuversiegelung vorgesehen, somit ist der Beeinträchtigungsintensität nur eine untergeordnete Bedeutung zuzuordnen. Das nutzbare Grundwasserdargebot im UG hat eine untergeordnete Bedeutung. Geplante Versiegelungen ziehen demnach nur ein geringes Ökologisches Risiko für die Grundwasserneubildung nach sich. In der Gesamtbetrachtung ist durch Neuversiegelungen in diesen Abschnitten von keiner nennenswerten Minderung der Grundwasserneubildung auszugehen, zumal das auf den versiegelten Flächen anfallende Niederschlagswasser i.d.R. auf kurzem Wege dem Vorfluter und somit dem natürlichen Wasserkreislauf zugeführt wird.

Bei einer mittleren Beeinträchtigungsintensität und geringen Bedeutung der Böden gegenüber der Grundwasserneubildung wird somit ein geringes Ökologisches Risiko angenommen. Die Kleinteiligkeit der temporär beanspruchten Flächen gegenüber den unversiegelten Böden der Marsch spricht ebenso für ein geringes Ökologisches Risiko gegenüber einer verringerten Grundwasserneubildung.

Fazit

Es kommt sowohl bau- als auch anlagebedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser durch potentiellen baubedingten Schadstoffeintrag und anlagebedingte Überbauung von Entwässerungsgräben, die aber unter Anwendung der in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen (Anlage 10) definierten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen weitgehend reduziert werden können. Somit kommt es

Kommentiert [KE7]: @Stephan: s.o.

vorhabenbedingt nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser.

B.3.2.4.5 Schutzgut Luft und Klima

Bau- und Anlagebedingte Auswirkungen

Aufgrund der überwiegend über die Aufwuchsbeschränkungszone hinausgehenden Ausdehnung der Gehölzbestände wird die Belastungsintensität bzw. die Empfindlichkeit gegenüber Gehölzverlusten als hoch (statt sehr hoch) eingestuft.

Bei den vereinzelt vorkommenden bahnnahe Gehölzen im PFA 6 handelt es sich überwiegend um Bestände mit hoher und mittlerer Ausgleichsfunktion. Lediglich in den als Klima- bzw. Immissionschutzwald gekennzeichneten Bereichen am geplanten Überholgleis kommt es auch zu einer Inanspruchnahme von Gehölzflächen mit sehr hoher Ausgleichsfunktion. Für die bau- und anlagebedingt betroffenen Gehölze und die daraus resultierende Luftqualität ergibt sich ein mittleres bis sehr hohes Ökologisches Risiko.

Fazit

Es kommt bau- und anlagebedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima durch Flächeninanspruchnahme und Beanspruchung von Gehölzen mit klimatische Ausgleichsfunktion, baubedingte Auswirkungen können durch die in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen (Anlage 10) definierten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen weitgehend reduziert werden. Unvermeidbare Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahme und Inanspruchnahme von Gehölzen mit klimatischer Ausgleichsfunktion werden durch die in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen definierte Kompensationsmaßnahmen ersetzt. Unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzeptes verbleiben keine Auswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima, die nicht kompensiert werden. Somit kommt es vorhabenbedingt nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima.

Kommentiert [KE8]: @Stephan: s.o.

B.3.2.4.6 Schutzgut Landschaft

Baubedingte Auswirkungen

Für bauzeitlich benötigte Flächen werden überwiegend Freiflächen in Anspruch genommen, die keine besondere Bedeutung für das Landschaftsbild aufweisen. In Einzelfällen ist jedoch nicht auszuschließen, dass auch Gehölzbestände, die eine Funktion als landschaftsprägendes Vegetationselement aufweisen, beansprucht

werden müssen. Im PFA 6 werden alle Gehölzverluste als Verluste landschaftsprägender Vegetationselemente eingestuft, da die überwiegend linearen Strukturen einen wichtigen Beitrag zur Gliederung der ansonsten von weiträumigen Offenland geprägten Landschaft stellen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Die Belastungsintensität für den Verlust bahnbegleitender Gehölze mit landschaftsbildwirksamer Funktion wird im gesamten UG als sehr hoch eingeschätzt. Demnach kommt es je nach Empfindlichkeit der Landschaftsbildeinheiten zu einer mittleren bis sehr hohen Beeinträchtigungsintensität. Im PFA 6, im Bereich der Marschen treten Gehölzverluste nur in geringem Umfang auf. Aufgrund der hohen Empfindlichkeit und Bedeutung ergibt sich ein sehr hohes Ökologisches Risiko im Bereich der Landschaftsbildeinheit „Marschlandschaft zwischen Barkel und dem nördlichen Ende des UG. In den übrigen Gebieten wird das Risiko als mittel eingeschätzt.

In der Marschlandschaft sind Reliefbedingt weite Sichtbeziehungen gegeben. Die traditionellen Siedlungsstrukturen mit ihren Gehölzen, die ebenso entlang der linearen Infrastrukturen vorkommen, sind Fixpunkte in der weiten Landschaft. Eine Vorbelastung stellen die bis 120 m hohen Windkraftanlagen bei Anzetel und nördlich von UTERS dar.

Im Zuge der Elektrifizierung der gesamten Bahnstrecke und der damit verbundenen Errichtung von Strommasten beidseitig der Trasse ist im Bereich des UG je nach Bewertungsstufe der Landschaftsbildeinheit (LBE) ein mittleres und hohes Ökologisches Risiko gegeben.

Bzgl. des Galeriebauwerks wird ein Rahmenwerk mit Abschirmwänden bis zu einer Höhe von 8,70 m über Schienenoberkante um die zu elektrifizierende Bahnstrecke vorgesehen. Die Errichtung der Anlage erfolgt außerhalb von Siedlungsbereichen mit überwiegender Wohnbebauung. Hierbei kommt es auf ca. 2,3 km Länge zu Beeinträchtigungen der Sichtbeziehungen. Die von der Anlage ausgehende Belastungsintensität wird auf Grund der Fernwirkung in der flachen Marsch als sehr hoch eingeschätzt. Die flache offene Landschaft der Marsch ist besonders sensibel für die Errichtung vertikaler Bauwerke, da diese weithin sichtbar sind. Bei hohen Empfindlichkeiten der jeweiligen Landschaftsbildeinheiten ergibt sich eine sehr hohe Beeinträchtigungsintensität.

Auf Grund der Höhe und Länge der Anlage, ist diese auch über die einzelnen Landschaftsbildeinheiten hinaus sichtbar, insbesondere in den Grenzbereichen. Aus

diesem Grund wird auch für die Landschaftsbildeinheit mit geringer Bewertung ein hohes Ökologisches Risiko angenommen. Bzw. wird allgemein von einem hohen Ökologischen Risiko bezüglich der Fernwirkung sowie der Einschränkung weiträumiger Sichtbeziehungen ausgegangen.

Als Vermeidungsmaßnahme ist geplant beidseitig entlang der Galerie einen Gehölzstreifen anzulegen. Der technische Charakter der Anlage würde mit einem natürlichen und dynamischen Charakter von Gebüsch und Gehölzgruppen eingefasst.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Um eine Einschätzung des Ökologischen Risikos hinsichtlich der Verlärmung von Erholungsfreiräumen vornehmen zu können, werden hilfsweise die DIN 18005 sowie die Broschüre „Ergänzende Hinweise zu den Ökologischen Anforderungen an Verkehrsprojekte - Verwirklichung Deutsche Einheit“ (BMV 1992) verwendet. Aus diesen Unterlagen werden folgende Beurteilungspegel verwendet, um das Ökologische Risiko der Verlärmung von Erholungsfreiräumen zu beurteilen:

50 dB(A)tags reines Wohngebiet, Wochenendhausgebiet

55 dB(A)tags allgemeines Wohngebiet, Kleinsiedlungsgebiet (z. B. Kleingärten)

Das Ökologische Risiko wird von der Belastungsintensität des Lärms sowie der Empfindlichkeit und Bedeutung der Landschaftsbildeinheiten bestimmt.

Bei Beurteilungspegeln ≥ 55 dB(A)tags ist von einer hohen, bei Beurteilungspegeln von 50 dB(A)tags bis < 55 dB(A)tags von einer mittleren Belastungsintensität auszugehen. Bei Beurteilungspegeln < 50 dB(A)tags wird von einer zu vernachlässigenden Gefährdung hinsichtlich der Verlärmung von Erholungsfreiräumen ausgegangen. Der Beurteilungspegel für die Nachtstunden wird nicht verwendet, da die Nutzung der o.g. Flächen nahezu ausschließlich tagsüber stattfindet.

Entlang der gesamten Bahnstrecke ist mit betriebsbedingten Beeinträchtigungen durch Lärm in den Erholungsfreiräumen zu rechnen, was als mittleres bis sehr hohes Ökologisches Risiko eingestuft wird.

Fazit

Es kommt hauptsächlich bau- als auch anlagebedingt zu Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft durch baubedingte Immissionen sowie dem dauerhaften Verlust landschaftsbildwirksamer Vegetationsstrukturen bzw. visueller Beeinträchtigungen durch das Galeriebauwerk. Baubedingte Auswirkungen können unter Anwendung der

in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen (Anlage 10) definierten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen weitgehend reduziert werden. Nicht vermeidbare Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft durch anlagebedingte Flächeninanspruchnahme werden durch die in den Landschaftspflegerischen Begleitplänen definierte Kompensationsmaßnahmen ersetzt. Unter Berücksichtigung des Maßnahmenkonzeptes verbleiben keine Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaft, die nicht kompensiert werden. Somit kommt es vorhabenbedingt nicht zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft.

Kommentiert [KE9]: @Stephan: s.o.

B.3.2.5 Zusammenfassung

Mit dem Vorhaben „ABS OL-WHV, Ausbaustufe III, PFA 6 Nordstrecke“ sind Auswirkungen unterschiedlicher Intensität auf die UVPG Schutzgüter verbunden. Bei dem Vorhaben handelt es sich um die Elektrifizierung der Strecke 1552 Abzweig „Weißer Floh“ - Kreuzungsbahnhof Accum – „Ölweiche“ und der Strecke 1553 „Ölweiche“ – Anschlussweiche JadeWeserPort mit Anpassungen an die vorhandenen Straßenüberführungen sowie die Herstellung des Kreuzungsbahnhofes „Ölweiche“ durch den Bau eines Kreuzungsgleises westlich der Kreisstraße K 291 einschließlich der Rettungszuwegungen und die Elektrifizierung des Kreuzungsbahnhofes.

Als Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung lässt sich feststellen, dass die Planung des Vorhabens dem Prinzip der Umweltvorsorge ausreichend Rechnung trägt. Dabei umfasst die Beschreibung des Vorhabens gemäß den Vorgaben des § 6 UVPG a. F. auch die Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden, vermindert oder soweit möglich ausgeglichen werden. Die dem Vorhaben zum Teil entgegenstehenden Belange werden zu einem sachgerechten Ausgleich gebracht, unvertretbare Wechselwirkungen ergeben sich nicht.

Vorhabenbedingt sind vor allem die Schutzgüter Tiere, Pflanzen, Boden, Wasser, Luft und Klima sowie Landschaft betroffen. Auswirkungen ergeben sich für diese Schutzgüter in erster Linie aus baubedingte Störreizen, bau- und anlagebedingter Flächeninanspruchnahme, Verschattung, Barrierewirkung und betriebsbedingter Kollisionsgefahr. Auswirkungen können durch geeignete Vorkehrungen und Maßnahmen wirksam vermindert werden. Darüber hinaus entfallen baubedingten Auswirkungen nach Bauabschluss weitgehend wieder. Unvermeidbare Auswirkungen können zudem kompensiert werden.

Es verbleiben mit Umsetzung der geplanten Maßnahmen keine unmittelbaren und mittelbaren Umweltauswirkungen des Vorhabens im Sinne des § 2 Abs. 1 UVPG a.F. auf die UVPG Schutzgüter, die erheblich nachteilig sind.

Das Eisenbahn-Bundesamt kommt zu dem Ergebnis, dass das geplante Bauvorhaben unter Berücksichtigung der Vermeidungs-, Schutz- und Kompensationsmaßnahmen keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen verursacht. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen im Sinne der Eingriffsregelung nach § 15 BNatSchG kompensiert.

Im Ergebnis ist die Umweltverträglichkeit des Vorhabens mit einem positiven Ergebnis zu bejahen.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens –allgemein-

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ergibt sich aus der gesetzlichen Bedarfsfestsetzung in § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz, Anlage: laufende Nr. 28 im Abschnitt 1 „laufende und fest disponierte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs“.

Grundlage der Planung ist damit die Bewahrung und Verbesserung des betriebssicheren Zustandes der Infrastruktur sowie die Gewährung eines sicheren Betriebes sowie der Seehafenhinterlandanbindung des Jade-Weser-Portes in Wilhelmshaven.

Die Planung ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Variantenentscheidung

Der Ausbauumfang ist durch den BVWP vorgegeben. Dies beinhaltet auch die Ertüchtigung der Bestandsstrecke. Hierzu gibt es keine Alternativvarianten.

B.4.3 Abschnittsbildung

Die gesamte Ausbaustrecke von Oldenburg Hbf bis Wilhelmshaven Hbf sowie von Sande bis Wilhelmshaven Ölweiche wurde in 6 Planfeststellungsabschnitte (PFA) unterteilt. Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses ist

- PFA 6 Strecke 1552: Abzweig Weißer Floh – Wilhelmshaven Nord

Strecke 1553: Abzweig Ölweiche – Gleisanschluss Mobil Oil (10,9 km)

B.4.4 Baubedingte Lärmimmissionen

Bei der Planung der Arbeiten wird abgewogen zwischen den Interessen der Anwohner und dem Erfordernis, eine zuverlässige Schieneninfrastruktur bereitzustellen. Bei allen Arbeiten sind modernste Geräte einzusetzen, um den Baulärm zu minimieren.

Im Baustellenbereich sind keine schutzbedürftigen Einrichtungen vorhanden (Kindergärten, Altersheime etc.).

B.4.4.1 Allgemeine Hinweise zum Baulärm

Eine Baustelle ist eine Anlage im Sinne von § 3 Abs. 5 BImSchG als eine funktionale Zusammenfassung von Maschinen, Geräten u. ä. Einrichtungen. Allerdings zählen Baustellen nicht zu den genehmigungsbedürftigen Anlagen, sondern sind nach § 22 Abs. 1 BImSchG zu beurteilen. Einen Maßstab zur Beurteilung von Baustellenlärm gibt die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm – Geräuschimmissionen) vom 19.08.1970. Darin sind unter Ziffer 3.1.1 Immissionsrichtwerte festgehalten, bei deren Einhaltung grundsätzlich von einer zumutbaren Lärmbelastung ausgegangen werden kann.

Für die Anwohner ergeben sich aus der Baumaßnahme je nach Entfernung von lärmintensiven Tätigkeiten unterschiedliche Geräuschimmissionen. Die im Rahmen der Baumaßnahmen zum Einsatz kommenden lärmrelevanten Anlagen, Anlagenteile und Nebeneinrichtungen sind unter Beachtung des Standes der Technik zur Lärminderung und zur Reduzierung von Erschütterungen zu errichten und zu betreiben.

Die Vorhabenträgerin hat den Planunterlagen eine Schalltechnische Untersuchung beigelegt.

Die Ergebnisse der Schalltechnischen Untersuchung zeigen, dass zu der angrenzenden Bebauung Überschreitungen der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm auftreten können.

Die Festlegung der baubedingten Lärmgrenzwerte folgt der AVV Baulärm. Weil die AVV Baulärm nicht die Möglichkeit der Stellung von Ersatzwohnraum und demgemäß auch keine Lärmschwelle hierfür nennt, war diese durch die Planfeststellungsbehörde festzusetzen. Die Planfeststellungsbehörde hat sich an den von der Rechtsprechung entwickelten Lärmgrenzwerten zum Gesundheitsschutz und zur grundrechtlichen Eigentumsbeeinträchtigung orientiert. Gemäß der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts (vgl. BVerwG 9 A 67/03, Urt. v. 10.11.2004; BVerwG 4 A

5/04, Urt. v. 23.02.2005) beginnt die Grenze der gesundheitsgefährdenden Grundrechtsbeeinträchtigung durch Lärm bei 70 dB (A) tags/60 dB (A) nachts.

Ob dann tatsächlich bereits eine Grundrechtsbeeinträchtigung vorliegen soll, ist den Entscheidungen jedoch nicht zu entnehmen. Die genannten Urteile beziehen sich auf Verkehrslärm. Dieser ist zwar auch durch Lärmspitzen, im Vergleich zum Baulärm aber doch durch eine größere Gleichmäßigkeit gekennzeichnet. Dies gilt insbesondere für Eisenbahnlärm im Vergleich zum Straßenverkehrslärm. Baulärm dagegen ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde durch eine größere Impulshaltigkeit und Unregelmäßigkeit mit störenden Spitzen gekennzeichnet. Es wird vom Eisenbahn-Bundesamt ein Grenzwert von 60 dB (A) nachts als angemessen angesehen. Diesen Wert, und den von 70 dB (A) tags, hat der Bundesgerichtshof bereits im Urteil vom 10.12.1987 (III ZR 204/86) als Grenze der enteignungsrechtlichen Zumutbarkeit (für ein Mischgebiet) angesehen. Dieser zivilrechtlichen Rechtsprechung hat sich das Bundesverwaltungsgericht angeschlossen (Urt. v. 28.10.1998, 11 A 3.98; Urt. v. 12.04.2000, 11 A 18.98). Dieser Wert ist nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde hier anzusetzen, denn es handelt sich um störenden Baulärm während der besonders schutzbedürftigen Ruhephase.

B.4.5 Naturschutz und Landschaftspflege

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Naturschutzes und der Landschaftspflege vereinbar. Durch die geplanten landschaftspflegerischen Maßnahmen wird eine erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigung des Naturhaushaltes vermieden und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt bzw. neu gestaltet.

Die Vorhabenträgerin hat dazu einen Landschaftspflegerischen Begleitplan inkl. einer Eingriffs- / Ausgleichsbilanzierung, Maßnahmenblätter sowie Maßnahmenpläne erstellt (Anlage 10 ff der Planunterlagen).

Die durch das Vorhaben zu erwartenden Eingriffe in Natur und Landschaft werden mit der Realisierung der dargestellten Vermeidungs-, Minimierungsmaßnahmen sowie der dargestellten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vollständig kompensiert.

Gemäß §§ 13, 15 Abs. 1 und Abs. 2 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen für Natur und Landschaft zu unterlassen sowie unvermeidbare Beeinträchtigungen zusammen mit der Realisierung des Vorhabens durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen), soweit dies zur Verwirklichung der Ziele des Naturschutzes und der Landschaftspflege

erforderlich ist. Nach § 15 Abs. 5 BNatSchG darf der Eingriff nicht zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen nicht zu vermeiden oder nicht in angemessener Frist auszugleichen oder zu ersetzen sind und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft anderen Belangen im Rang vorgehen.

Das beantragte Bauvorhaben trägt dem naturschutzrechtlichen Gebot der Vermeidung von Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft so weit wie möglich Rechnung.

Zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffswirkung des Bauvorhabens hat die Vorhabenträgerin entsprechende Schutzmaßnahmen vorgesehen.

Die Vorhabenträgerin hat die im Landschaftspflegerischen Begleitplan enthaltenen Ausgleichs-, Vermeidungs- und Ersatzmaßnahmen umzusetzen.

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass sämtliche Materialien und Arbeitsleistungen, die aufgrund der Vermeidung/Minderung erforderlich werden, in der Ausführungsplanung berücksichtigt werden.

Das Vorhaben steht somit unter Berücksichtigung der im Landschaftspflegerischen Begleitplan genannten Maßnahmen mit dem Naturschutz im Einklang.

B.4.5.1 Forderungen des NLWKN

Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN) Betriebsstelle Brake-Oldenburg a) Stellungnahme vom 22.12.2015

Der NLWKN mit Betriebsstelle in Brake-Oldenburg bemängelt, dass nicht erkennbar sei, ob und wie die erwarteten erheblichen baubedingten Auswirkungen auf Gewässer in das Kompensationskonzept eingegangen seien. Das Kompensationskonzept scheinke keinerlei Maßnahmen an Gewässern zu beinhalten. Der NLWKN empfehle die Beeinträchtigungen im Gewässerbereich durch geeignete Maßnahmen an Gewässern zu kompensieren. Eine beratende Mitarbeit werde angeboten.

Diesbezüglich teilt die Vorhabenträgerin mit, dass im Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) folgende Maßnahmen vorgesehen sind, um das genannte Risiko durch Schadstoffeinträge zu vermeiden (s. Anlage 10.4):

- Emissionsmindernde Maßnahmen während der Bauphase (Maßnahme V2)
- Umweltfachliche Bauüberwachung (Maßnahme S5) gem. "Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen - Teil VII: Umweltfachliche Bauüberwachung", wobei der Wasser- und Gewässerschutz einer der wesentlichen Aufgaben darstellt.

Mit diesen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen werden - auch nach den positiven Erfahrungen aus den bereits durchgeführten Baumaßnahmen an der Strecke Oldenburg-Wilhelmshaven - Beeinträchtigungen des Schutzgutes Wasser vermieden, bekräftigt die Vorhabenträgerin.

Weiterhin weist die Vorhabenträgerin darauf hin, dass der LBP insgesamt von keiner dauerhaften Beeinträchtigung der Grundwasserqualität durch baubedingte Schadstoffeinträge ausgehe.

Ein darüberhinausgehendes Erfordernis für Kompensationsmaßnahmen für bauzeitliche Eingriffe in Gewässer besteht daher aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht.

Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde folgen dieser Ansicht.

b) Stellungnahme vom 13.02.2020

Bei Umsetzung des Galeriebauwerks werden insbesondere in der Bauphase temporär ergebenden gewässerbezogenen Auswirkungen durch geeignete Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen auf ein unerhebliches Maß gesenkt. Von Seiten des Gewässerkundlichen Landesdienstes (GLD) ergeben sich vor diesem Hintergrund nach Sichtung der Planänderungsunterlagen keine Anhaltspunkte für eine wesentliche Beeinträchtigung des Wasserhaushalts durch das geplante Vorhaben.

Im Hinblick auf das Planfeststellungsverfahren zu Abschnitt 6 in seiner Gesamtheit empfiehlt der GLD unter Verweis auf die einschlägigen wasserrechtlichen Bestimmungen (§ 27 WHG u.a.) die Anfertigung eines eigenen Fachbeitrags, in dem die Belange der EG-Wasserrahmenrichtlinie unter Berücksichtigung des Verschlechterungsverbots und des Verbesserungsgebots gebündelt abgearbeitet werden.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass aus ihrer Sicht kein zusätzlicher Wasserrechtlicher Fachbeitrag erforderlich ist, da alle relevanten Inhalte bereits in den Planfeststellungsunterlagen behandelt worden sind (s. Anlagen 10 und 11 der Planfeststellungsunterlagen) und dabei - wie auch vom NLWKN bestätigt wurde - keine negativen Auswirkungen auf die Gewässer zu erwarten sind.

Die Anhörungsbehörde weist darauf hin, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das Grundwasser und die Oberflächengewässer jeweils in den Kapiteln 3.3.5 der Umweltverträglichkeitsstudien behandelt werden. Ob die diesbezüglichen Ausführungen der Vorhabenträgerin im Hinblick auf die Europäische Wasserrahmenrichtlinie bisher ausreichend sind, sei eine inhaltliche Frage. Seitens der Genehmigungsbehörde werden aufgrund der umfangreichen Abstimmungen der

VHTin mit den Gewässerverbänden und der Erfordernis der Abstimmung mit den Unteren Wasserbehörden die einschlägigen Einlassungen als ausreichend betrachtet.

B.4.5.2 Zustimmung der UNB

Es bestünden laut der unteren Naturschutzbehörde bei Umsetzung der Kompensationsmaßnahmen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Die Vorhabenträgerin hat die Forderungen, Hinweise und Auflagen zur Kenntnis genommen und sagt zu, diese zu beachten und einzuhalten.

B.4.6 Artenschutz

Das Vorhaben ist mit den Belangen des Artenschutzes vereinbar. Durch die geplanten Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen können Verletzungen der Verbotstatbestände des § 44 Abs. BNatSchG ausgeschlossen werden.

B.4.7 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

Das Vorhaben ist mit den Belangen des europäischen Gebietsschutzes vereinbar.

Für die nächstgelegenen Natura 2000 Gebiete „FFH-Gebiete Teichfledermaushabitate im Raum Wilhelmshaven“ (DE 2312-331), „Voslapper Groden-Nord“ (DE 2314-431) und „Voslapper Groden Süd“ (DE 2414-431) wurden jeweils FFH-Vorprüfungen durchgeführt (Anlage 12.1, 12.2 und 12.3). Im Ergebnis der Vorprüfungen wurde die Verträglichkeit des Vorhabens im Sinne des § 34 BNatSchG mit dem FFH-Gebiete „Teichfledermaus-Habitate im Raum Wilhelmshaven“ festgestellt, da keine Beeinträchtigungen der Erhaltungsziele des ausgelöst werden. Darüber hinaus wurde eine Beeinträchtigung der Erhaltungsziele „Erhaltung oder Entwicklung der Arten des Anhang I der Vogelschutzrichtlinie und Arten des Art. 4 Abs. 2 der Vogelschutzrichtlinie“ der EU - Vogelschutzgebiete „Voslapper Groden-Nord“ sowie „Voslapper Groden Süd“ hinsichtlich der o.g. Vogelarten ausgeschlossen.

B.4.8 Kampfmitteluntersuchung

(Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen (LGLN)
Regionaldirektion Hameln-Hannover – Kampfmittelbeseitigungsdienst
Stellungnahme vom 09.11.2015)

Es wird darauf hingewiesen, dass nicht unterstellt werden könne, dass keine Kampfmittelbelastung im Planungsbereich vorliegt. Es bestehe aber die Möglichkeit der Beantragung einer kostenpflichtigen Luftbildauswertung.

Die Vorhabenträgerin teilte daraufhin mit, dass Sie die Anmerkungen des Landesamtes für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen zur Kenntnis nimmt und sagt die Beachtung der Hinweise zu. Falls erforderlich, werden entsprechend notwendige Untersuchungen durchgeführt.

Seitens der Anhörungsbehörde wird kein weiterer Handlungsbedarf gesehen. Die Anhörungsbehörde empfiehlt hinsichtlich der Zusagen die Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss.

b) Stellungnahme vom 13.02.2020

In Bezug auf das Galeriebauwerk empfiehlt der Kampfmittelbeseitigungsdienst Niedersachsen (LGLN) eine Luftbildauswertung für die Fläche A, da dort ein allgemeiner Verdacht auf Kampfmittel bestehe.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass eine Abfrage zu möglichen Kampfmitteln bereits 2011 durchgeführt wurde. Die weitere Vorgehensweise werde mit den zugelassenen Firmen abgestimmt und notwendige weitere Erkundungsmaßnahmen werden durchgeführt.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde sollte ein Hinweis in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden, dass sofern bei Erdarbeiten andere Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen, etc.) gefunden werden, umgehend die zuständige Polizeistelle, das Ordnungsamt oder der Kampfmittelbeseitigungsdienst des Landes zu benachrichtigen ist. Weiterer Regelungsbedarf besteht aus Sicht der Genehmigungs- wie Anhörungsbehörde nicht.

B.4.9 Hinweise zu evtl. vorhandenen Leitungen und geotechnische Fragestellungen

Niedersächsisches Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)

a) Stellungnahme vom 30.11.2015

Das LBEG teilt mit, dass die EWE AG, die RWE AG, die IVG Kavernenbetriebsführungsgesellschaft mbH und die Nord-West Ölleitung GmbH als Erdgashochdruckleitungen und Flüssigkeitsleitungen betroffen sein könnten und daher am Verfahren zu beteiligen seien. Bei diesen Leitungen der Leitungsträger seien die Schutzstreifen zu beachten. Die Schutzstreifen seien von jeglicher Bebauung und von tiefwurzelnden Pflanzenbewuchs frei zu halten.

Der Hinweis ist von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen worden.

Die RWE AG wurde von der Anhörungsbehörde nachträglich mit Schreiben vom 07.12.2012 am Verfahren beteiligt. Die Beteiligung der anderen genannten Leitungsträger erfolgte bereits durch das Schreiben vom 04.11.2015. Auf die Ausführungen zu den Leitungsträgern wird verwiesen.

b) Stellungnahme vom 14.02.2020

Vom Fachbereich Landwirtschaft/Bodenschutz wird angeführt, dass im Rahmen der Bautätigkeiten die entsprechende DIN-Normen (u.a. DIN 18915 Vegetationstechnik im Landschaftsbau - Bodenarbeiten, DIN 19731 Verwertung von Bodenmaterial, DIN 19639 Bodenschutz bei Planung und Durchführung von Bauvorhaben) Anwendung finden sollten. Bei intensiven Erdarbeiten wird der Einsatz einer bodenkundlichen Baubegleitung oder die Auswahl einer Umweltbaubegleitung mit bodenkundlicher Fachkenntnis empfohlen. Die bodenkundliche Baubegleitung dient der Verminderung oder Vermeidung möglicherweise nachhaltiger Bodenschädigungen und Beeinträchtigungen stofflicher und nicht-stofflicher Art, um natürliche Bodenfunktionen zu erhalten bzw. wiederherzustellen.

Der Fachbereich Bauwirtschaft weist darauf hin, dass im Planungsbereich setzungsempfindlicher Baugrund (Torf, Mudde, Schlick und Lockergesteine mit sehr geringer Steifigkeit (Klei)) anstehe. Bei Bauvorhaben seien die gründungstechnischen Erfordernisse im Rahmen der Baugrunderkundung zu prüfen und festzulegen. Für die geotechnische Erkundung des Baugrundes seien die allgemeinen Vorgaben der DIN EN 1997-1:2014-03 mit den ergänzenden Regelungen der DIN 1054:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-1/NA:2010-12 zu beachten. Der Umfang der geotechnischen Erkundung ist nach DIN EN 1997-2:2010-10 mit ergänzenden Regelungen DIN 4020:2010-12 und nationalem Anhang DIN EN 1997-2/NA:2010-12 vorgegeben.

Die Vorhabenträgerin führt an, dass die Berücksichtigung des Schutzgutes Boden Bestandteil der Leistungen ist, die die Umweltfachliche Bauüberwachung nach den Vorgaben des Umwelt-Leitfadens des Eisenbahn-Bundesamtes, Teil 7, übernehmen wird. Dabei werde auch der Kontakt zur zuständigen Unteren Bodenschutzbehörde der Stadt Wilhelmshaven aufgenommen. Die Hinweise zu den DIN-Normen, sulfatsauren Böden sowie zum Baugrund werden durch die Vorhabenträgerin beachtet.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde sollten entsprechende Nebenbestimmungen für das Schutzgut Boden aufgenommen werden um negative Bodenbeeinträchtigungen durch

die Baumaßnahmen zu vermeiden. Auf die Einhaltung der einschlägigen DIN-Normen sollte hingewiesen werden. Weiterer Regelungsbedarf wird nicht gesehen.

Seitens der Genehmigungsbehörde werden die entsprechenden Nebenbestimmungen zum Boden aufgenommen. Die Beachtung der einschlägigen DIN- und sonstigen Vorschriften wird im Rahmen der in der EBO vorhandenen Verweise auf die anerkannten Regeln der Technik gewährleistet. Ungeachtet dessen ist die Aufnahme dieser Hinweise im begründenden Teil sinnvoll.

B.4.10 Belange des Straßenwesens

Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV),
Geschäftsbereich Aurich Stellungnahme vom 15.12.2015

Bauwerke und Bauwerksverzeichnis

Vor der Bauausführung seien die Details mit der Brückenbauabteilung der NLStBV, Geschäftsbereich Aurich abzustimmen.

Zudem gebe es einige Korrekturen im Bauwerksverzeichnis. Die ehemalige B210 wurde zur K294 umgestuft und befände sich somit in der Baulast des Landkreises Friesland (Lfd. Nr. 5). Baulasträger der K92 sei der Landkreis Friesland und nicht die NLStBV GB Aurich (Lfd. Nr. 10). Die lfd. Nr. 13 werde als L10 bezeichnet. Diese Straße liege in der Baulast der Stadt Wilhelmshaven.

Die NLStBV, Geschäftsbereich Aurich merkt weiterhin an, dass die Unterhaltungspflicht für die Bauwerke selbst nicht neu geregelt werden müsse. Es wurden hier nur bahntechnische Anlagen ergänzt. Diese seien aber nicht von der NLStBV, GB Aurich zu unterhalten und zu erneuern, sondern von der DB.

Grundsätzliche Bedenken gegen die Planung bestehen seitens der NLStBV, Geschäftsbereich Aurich nicht.

Die Vorhabenträgerin hat erwidert, dass die Abstimmung der Details mit der Brückenbauabteilung vor Bauausführung zugesagt werden.

Die Korrekturen im Bauwerksverzeichnis sowie die weiteren Anmerkungen werden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen.

Baustellenerschließung

Die NLStBV, GB Aurich weist darauf hin, dass eine Erteilung einer Sondernutzungserlaubnis durch den Straßenbaulasträger erforderlich sei, falls

Privatwege bei der Erschließung der Ausbaustrecke genutzt werden sollen, die in Landes- oder Kreisstraßen einmünden.

Die NLStBV, GB Aurich erklärt, dass bei der Befestigung von Wegen und Plätzen für den Baustellenbetrieb darauf zu achten sei, dass ausreichende Abstände zu Straßenseitengräben eingehalten würden und die Standsicherheit der Bankette und Grabenböschungen gewährleistet bleibe.

Die NLStBV, GB Aurich weist darauf hin, dass die Fahrbahnen der Landes- und Kreisstraßen durch die Transportfahrzeuge nicht verunreinigt werden dürften. Sollten dennoch Fahrbahnverunreinigungen an den vorgenannten klassifizierten Straßen entstehen, seien diese unverzüglich unter Beachtung der Verkehrssicherheit zu entfernen. Soweit Schäden an diesen Straßen (einschl. Bankette und Graben) verursacht würden, seien diese der Straßenmeisterei Jever zu melden. Die Schadenbeseitigung trage der Verursacher.

Die Hinweise werden laut Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen und beachtet. Die entsprechenden Anträge zur Nutzungserlaubnis von Privatwegen werde die Vorhabenträgerin bei Bedarf rechtzeitig stellen.

Kompensationsflächen

Die ehemals im Bereich Sande „Weißer Floh“ gelegene Kompensationsfläche der Straßenbauverwaltung konnte bereits verlegt werden. Weitere Abstimmungen seien laut der NLStBV, GB Aurich somit nicht erforderlich.

Da die Vorhabenträgerin zusagt, die Hinweise zu beachten sowie die erforderlichen Abstimmungen vorzunehmen und die ggfs. notwendigen Anträge zu stellen, bestehen aus Sicht der Anhörungsbehörde keine weiteren Bedenken. Sie regt an, die von der Vorhabenträgerin getroffenen Zusagen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Der Fachbereich Straßenverkehr des Landkreises Friesland verweist vollinhaltlich auf die Stellungnahme der NLStBV, GB Aurich. Darüber hinaus werden noch folgende Anmerkungen gemacht.

Die im Zuge der Bauarbeiten erforderliche Inanspruchnahme von Straßen sei rechtzeitig vorher mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger abzustimmen, ggf. seien im Einvernehmen mit diesem Beweissicherungsmaßnahmen festzulegen.

Für Arbeiten, die sich auf den Straßenverkehr auswirken, müssten die Unternehmer unter Vorlage eines Verkehrszeichenplans rechtzeitig vorher von der jeweiligen Verkehrsbehörde Anordnungen einholen, wie ihre Arbeitsstellen abzusperren und zu

kennzeichnen seien, ob und wie der Verkehr, auch bei teilweiser Straßensperrung, zu beschränken, zu leiten und zu regeln sei und ob und wie sie gesperrte Straßen und Umleitungen zu kennzeichnen hätten.

Die Vorhabenträgerin hat erwidert, die erforderlichen Abstimmungen hinsichtlich der Inanspruchnahme von Straßen rechtzeitig vorzunehmen sowie notwendige verkehrsbehördliche Anordnungen bei Bedarf rechtzeitig vom ausführenden Unternehmen zu beantragen und einzuholen.

B.4.11 Belange des Luftverkehrs

Der Fachbereich Zentrale Aufgaben, Wirtschaft, Finanzen und Personal erklärt, dass das Plangebiet sich auf Einwirkungsbereiche erstreckt, die der zivilen Luftfahrt und dem Radarverkehr unterliegen würden und tangiere den Einflugsektor des Verkehrslandeplatzes WHV-Mariensiel. Daher seien luftrechtliche Belange zu berücksichtigen.

Der Hinweis wird von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen. Die Genehmigungsbehörde sieht hier aufgrund der fehlenden Konkretisierung keinen Handlungsbedarf; weist aber darauf hin, dass die Vorhabenträgerin in eigener Verantwortung etwaige luftrechtliche Belange abprüfen sollte.

B.4.12 Wasser

Landkreis Friesland a) Stellungnahme vom 16.12.2015

Die untere Wasserbehörde des Landkreises Friesland habe gegen das Vorhaben keine Bedenken, wenn folgende Auflagen und Hinweise beachtet würden.

Sollte von vorgelegten Planunterlagen während der Ausführung abgewichen werden, so seien entsprechend geänderte Unterlagen vorab zu einer erneuten Prüfung vorzulegen. Die bauzeitlichen Grabenverrohrungen seien mit dem jeweiligen vorhandenen Durchmesser auszuführen, anschließend wieder zurückzubauen und der Ursprungszustand sei wiederherzustellen. Die Verschiebung des Grabens im Bereich km 9,5 - 10,55 sei in demselben Querschnitt, wie der vorhandene Graben zu errichten und durchzuführen. Die Anschlussbereiche seien gegen Auskolkungen und Ausspülungen zu sichern. Während der Errichtung der neuen Durchlässe sei ein Aufstau des jeweiligen Gewässers nur kurzfristig zulässig und in der Art und Weise, dass oberhalb liegende Ländereien nicht vernässen könnten. Die Dimensionierung der neuen Durchlässe sei mit der Sielacht Rüstringen abzustimmen.

Zudem sei eine Beeinträchtigung der vorhandenen Entwässerungssituation entlang der Ausbaustrecke nicht zulässig.

Die Vorhabenträgerin hat die Forderungen, Hinweise und Auflagen zur Kenntnis genommen und sagt zu, diese zu beachten und einzuhalten. Die Vorhabenträgerin erklärt, dass die Unterlagen zur Dimensionierung der neuen Durchlässe bereits mit der Sielacht Rüstringen abgestimmt wurden.

Anmerkung der Anhörungsbehörde: Die Forderungen der Unteren Wasserbehörde sollten Bestandteil entsprechender wasserrechtlicher Erlaubnisse und Genehmigungen sein.

Entsprechende Erlaubnisse und Genehmigungen wurden seitens der Genehmigungsbehörde aufgenommen.

B.4.13 Abfall

Seitens der Unteren Abfallbehörde, der Unteren Immissionsschutzbehörde und der Unteren Bodenschutzbehörde bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Die Vorhabenträgerin hat die Forderungen, Hinweise und Auflagen zur Kenntnis genommen und sagt zu, diese zu beachten und einzuhalten.

B.4.14 Belange des Denkmalschutzes und des Städtebaus

Seitens dieses Fachbereiches Regionalplanung, Städtebaurecht, Bauaufsicht sowie Brand- und Denkmalschutz bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

B.5 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens -Planänderung „Galeriebauwerk“-

B.5.1 Variantenuntersuchung

Zunächst wurden in Frage kommende Maßnahmen inkl. technischer Änderungen am Fahrweg/Triebfahrzeug sowie bauliche Maßnahmen untersucht:

B.5.1.1 Technische Maßnahmen auf dem Triebfahrzeug

Bei Schienenfahrzeugen gibt es keine Erfahrungswerte zur Verringerung von Hochfrequenz Emissionen. Abgesehen davon muss die DB Netz AG einen diskriminierungsfreien Zugang zu ihren Strecken gewährleisten. Das bedeutet, dass prinzipiell jedes zugelassene und den allgemeinen Konzernrichtlinien entsprechende

Triebfahrzeug über die Strecke zum JadeWeserPort fahren können muss. Aus den genannten Gründen bieten sich technische Maßnahmen auf dem Triebfahrzeug nicht als Lösung an.

B.5.1.2 Filterung an der Oberleitung

Untersucht wurde, ob an den Masten der Oberleitung jeweils sogenannte Tiefpassfilter angebracht werden könnten, welche die Hochfrequenz-Störungen in die Erde ableiten könnten. Es zeigte sich jedoch in Simulationsrechnungen, dass der Abstand der Masten (im Mittel ca. 65 m) und damit der Tiefpassfilter so groß ist, dass die Oberleitung immer noch eine zu gute Sendeantenne darstellen würde. Daher wurden technische Maßnahmen an der Oberleitungsanlage verworfen.

B.5.1.3 Abschirmung der Bahnstrecke durch Bauwerke

Zur Absorption von Hochfrequenz-Störungen kommen ein Erddamm sowie eine metallische Abschirmung in Frage. Nach Messergebnissen muss ein Erddamm für eine hinreichende Dämpfung eine Höhe von mindestens 12 bis 14 m über Schienenoberkante aufweisen.

Weiter wurde die Wirksamkeit von metallischen Abschirmungen untersucht (Lärmschutzwände, Maximalhöhe 6 Meter). Es zeigte sich jedoch, dass diese einfachen vertikalen Wände keine ausreichende Schirmung erzielen können. Dadurch wurde offensichtlich, dass für die strahlenden Strukturen eine umfangreichere Abdeckung vorgesehen werden muss, da die Höhe von freistehenden Lärmschutzwänden technisch nicht wesentlich vergrößert werden kann. Als abschirmende Einhausung bietet sich daher ein metallisches Galeriebauwerk an.

Danach ist ein metallisches Galeriebauwerk die sicherste Variante, um an der bestehenden Bahnstrecke den Betrieb der Marinefunkempfangsstelle im geforderten Umfang vor hochfrequenten Störungen aus dem elektrischen Zugbetrieb zu schützen.

B.5.1.4 Abstandsvergrößerung zwischen Emissions- und Immissionsort

Unabhängig von den voranstehenden technischen und baulichen Vermeidungsmaßnahmen, die FKIE untersucht und bewertet hat, sind auch räumliche Lösungen theoretisch möglich:

B.5.1.5 Verlegung Marinefunkempfangsstelle

Eine Verlegung der Marinefunkempfangsstelle wird vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) ausgeschlossen. Nach dessen Angaben sei der digitale und analoge Betrieb der Empfangsanlagen in

Sengwarden elementar und ein nicht ersetzbarer Bestandteil der Informationsversorgung der schwimmenden und fliegenden Einheiten der Marine.

B.5.1.6 Verlegung Bahnstrecke

Eine Verlegung der Bahnstrecke aus dem Schutzbereich wäre mit sehr großen Umwelt- und eigentumsrechtlichen Auswirkungen, sehr hohen Kosten und einem sehr großen Zeitaufwand für Planung, Genehmigungsverfahren und Bauausführung verbunden. Aufgrund der umfangreichen neuen Betroffenheiten von Wohngebieten und landwirtschaftlichen Flächen sowie den umfangreichen Eingriffen in Natur und Landschaft wäre eine elektrifizierte Anbindung des JadeWeserPorts nur mit einer mehrjährigen Verzögerung zu realisieren.

b) Stellungnahmen vom 12.02.2020 und vom 03.03.2020

B.5.2 Belange der Regionalplanung

Die Fachbereiche Zentrale Aufgaben, Wirtschaft, Finanzen und Personal sowie Planung, Bauordnung und Gebäudemanagement – Regionalplanung des Landkreises haben keine Bedenken gegen das Galeriebauwerk.

B.5.3 Belange des Umweltschutzes

b) Stellungnahmen vom 12.02.2020 und vom 03.03.2020

Der Fachbereich Umwelt des Landkreises weist darauf hin, dass aufgrund der Höhe des Galeriebauwerks und dem Verlust der abschirmenden Vegetation eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes resultiere. Diese kann größtenteils durch das Anlegen eines Begrünungsstreifens beidseitig des Bauwerks vermieden werden (vgl. Maßnahme V 11). Die Verfügbarkeit dieses Streifens sei vor der Planfeststellung nachzuweisen (ist erfolgt). Hinsichtlich der Ermittlung des Kompensationsflächenbedarfs für die Beeinträchtigung des Landschaftsbildes durch das Galeriebauwerk ergibt sich eine Fläche von 9,56 ha, die noch zu kompensieren ist. Hierzu haben detaillierte Abstimmungen mit der UNB der Stadt Wilhelmshaven zu erfolgen. Die abgestimmten Ergebnisse wurden vor Planfeststellung der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Friesland mitgeteilt und im Rahmen der 2. Planänderung festgelegt.

Die Vorhabenträgerin wird die Hinweise des Fachbereichs Umwelt beachten. Je nach verfügbarem Umfang soll die Maßnahme V11, die Anlegung eines Begrünungsstreifens, planfestgestellt werden. Je geringer der Umfang der Maßnahme werde, desto größer werde der weitere Kompensationsbedarf. Es sollen diesbezüglich Abstimmungen mit der UNB der Stadt Wilhelmshaven erfolgen. Die Vorhabenträgerin werde den Fachbereich Umwelt des Landkreises über das weitere Vorgehen in Kenntnis setzen. Die abgestimmten Ergebnisse wurden vor Planfeststellung der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Friesland mitgeteilt und im Rahmen der 2. Planänderung festgelegt.

Die Anhörungsbehörde weist darauf hin, dass die derzeit vorgesehenen und beantragten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen die vorhabenbedingten Eingriffe in Natur und Landschaft nicht vollständig kompensieren. Da die Stadt Wilhelmshaven über ausreichende Flächen zur Kompensation verfügt, ist davon auszugehen, dass die Vorhabenträgerin die noch fehlenden Kompensationsmaßnahmen vor Erlass des Planfeststellungsbeschlusses bei der Planfeststellungsbehörde einreichen wird. Ansonsten ist ggfls. ein entsprechender Vorbehalt in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Weiterer Regelungsbedarf besteht nicht. Die abgestimmten Ergebnisse wurden vor Planfeststellung der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Friesland mitgeteilt und im Rahmen der 2. Planänderung festgelegt.

b) nochmalige Stellungnahme vom 14.02.2020

Die Untere Naturschutzbehörde weist auf die nach Berücksichtigung von Vermeidungs-, Verminderungs- und Schutzmaßnahmen verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen hin, die zu kompensieren seien. Es verbleibe ein Kompensationsflächenbedarf von 4,32 ha für dauerhaften Lebensraumverlust (Gräben, Grünland, Röhricht, Ruderal- und Gehölzflächen), 2,81 ha für Bodenversiegelung, 9,45 ha für erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und 19 ha für erhebliche Beeinträchtigungen geschützter Arten (Wiesenbrutvögel, Watvögel).

Weiter wird angemerkt, dass gemäß dem Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) davon ausgegangen wird, dass beidseitig des Gleises eine Eingrünung durch Gehölzpflanzungen erfolgen kann. Die UNB gehe jedoch davon aus, dass die dafür vorgesehenen Flächen, die im Privateigentum stehen, nicht sicher für die entsprechenden Maßnahmen zur Verfügung stehen. Insofern sei die freie Sichtbarkeit

des Bauwerks möglicherweise auf einer größeren Länge als den angenommenen 700 m gegeben. Dies würde zu einem größeren Kompensationsflächenbedarf als dem derzeit berechneten führen. Eine abschließende Stellungnahme zur Kompensation für erhebliche Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sei daher noch nicht möglich. Sofern sich der Kompensationsbedarf in Sachen Landschaftsbild noch erhöhen sollte, sei Tab. 19 im LBP entsprechend zu ergänzen.

Vor endgültiger Klarstellung der Umsetzbarkeit von Eingrünungen am Galeriebauwerk sei aus Sicht der UNB eine Gesamtbilanzierung des Kompensationserfordernisses nicht möglich (ist erfolgt 2PÄ).

Inwieweit auf letztendlich zuzuordnenden Kompensationsflächen Beeinträchtigungen mehrerer Funktionen und Werte kompensiert werden können, sei erst nach endgültiger Klarheit des Kompensationserfordernisses und Zuordnung konkreter Flächen feststellbar. Für die derzeit berechneten Größenordnungen sind Zuordnungen aus städtischen Kompensationsflächenpools bzw. Kompensationsflächenpools im Stadtgebiet möglich, sofern vertragliche Vereinbarungen über die erforderlichen Kompensationszahlungen abgeschlossen werden.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die beschriebene Vorgehensweise bei der Eingriffs-Ausgleichsbilanz bei der Erstellung der Planänderungsunterlagen mit der UNB der Stadt Wilhelmshaven abgestimmt worden sei. Sollte sich zeigen, dass die Gehölzpflanzungen zur Eingrünung des Bauwerkes nicht im derzeit dargestellten Umfang realisierbar sind, würde sich der Bedarf an anderen Kompensationsmaßnahmen entsprechend erhöhen. Über diese Bilanzierung und die auszuweisenden landschaftspflegerischen Maßnahmen in städtischen Kompensationsflächenpools bzw. in Kompensationsflächenpools im Stadtgebiet Wilhelmshaven wird mit der UNB Einvernehmen hergestellt. Dem Eisenbahn-Bundesamt werden die endgültige Bilanzierung und die planerische Darstellung der erforderlichen Kompensationsflächen vorgelegt.

Da die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde vor Planfeststellungsbeschluss die endgültige Bilanzierung und die planerische Darstellung der erforderlichen Kompensationsflächen in Abstimmung mit der UNB vorlegen will, wird seitens der Anhörungsbehörde kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.

Die abgestimmten Ergebnisse wurden vor Planfeststellung der unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Friesland mitgeteilt und im Rahmen der 2. Planänderung festgelegt.

B.5.4 Kommunale Belange

5.6 Stadt Wilhelmshaven inkl. Ortsrat Sengwarden a) Stellungnahme vom 15.12.2015

Die Stadt Wilhelmshaven teilt mit, dass Bestandteile des Vorhabens die Bebauungspläne der Stadt Wilhelmshaven tangieren. Diese könnten ggf. in die Planung mit aufgenommen werden.

Aus dem Fachbereich Bauordnung der Stadt Wilhelmshaven kommt der Hinweis, dass das Nds. Landesamt für Denkmalpflege, Stützpunkt Oldenburg Archäologie eingeschaltet werden müsste. Zu den weiteren Inhalten des Planfeststellungsverfahrens bestehen seitens der Stadt Wilhelmshaven keine Einwände.

Die Anhörungsbehörde hat das Nds. Landesamt für Denkmalpflege in Hannover mit Schreiben vom 05.04.2017 am Anhörungsverfahren beteiligt. Die Bearbeitung der Stellungnahme erfolgt unter der laufenden Nummer 5.17.

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass im PFA 6 voraussichtlich keine Bodendenkmale betroffen sind. Beim Auftreten neuer archäologischer Bodenfund und Befunde wird das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege, Referat Archäologie, Stützpunkt Oldenburg, unverzüglich informiert und eine Einigung zwischen der Vorhabenträgerin und dieser Fachbehörde herbeigeführt.

Soweit es durch Vorkehrungen im Rahmen der Detailplanung, des Bauablaufs oder der Bauausführung möglich ist, werden durch die Vorhabenträgerin Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern vermieden oder auf den zur Durchführung des planfestgestellten Vorhabens unverzichtbaren Umfang begrenzt. Die vom Bauvorhaben tangierten Bodendenkmale werden in Abstimmung mit dem Niedersächsischen Landesamt für Denkmalpflege vor Beginn der lokalen Bautätigkeit abschließend archäologisch untersucht und entsprechende Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Eingriffe sowie zur Sicherung der Bodendenkmale festgelegt.

Bei nicht vermeidbaren, unmittelbar vorhabenbedingten Beeinträchtigungen von Bodendenkmälern sagt die Vorhabenträgerin die fachgerechte Freilegung, Ausgrabung und Dokumentation der Funde (Sicherungsmaßnahmen) unter Beachtung der Grundsätze der Erforderlichkeit, Verhältnismäßigkeit und Wirtschaftlichkeit sowie die Beteiligung an den Kosten zu. Die Sicherungsmaßnahmen werden mit dem

Landesamt für Denkmalpflege abgestimmt und unter deren fachlicher Begleitung durchgeführt.

B.5.5 Nutzung von Grünanlagen der Stadt Wilhelmshaven

Städtischer Eigenbetrieb Technische Betriebe Wilhelmshaven (TBW)

Die Abteilung „Stadtgrün“ vom TBW merkt an, dass der Grad der Inanspruchnahme der Flächen, die vorübergehend beansprucht werden sollen, vor Baubeginn zeitnah bei der Abteilung Stadtgrün anzuzeigen sind, sowie Vorgehensweisen mit der selbigen abzustimmen sei.

Es wird gefordert, dass bei der Baumaßnahme Kronen-, Stamm- und Wurzelbereich der Bäume zu schützen und Schädigungen, Gefährdungen und Veränderungen zu vermeiden seien. Die Bestimmungen der Baumschutzsatzung der Stadt Wilhelmshaven seien zu beachten und verbindlich umzusetzen, ebenso wie die DIN 18920. Das DIN-gerechte Vorgehen zum Schutz der Bäume sei zu dokumentieren.

Außerdem weist die Abteilung „Stadtgrün“ vom TBW darauf hin, dass vor der Inanspruchnahme städtischer Grundstücke der jeweilige Zustand in einem gemeinsamen Protokoll festzustellen sei. Die Wiederherstellung der vorübergehend beanspruchten Flächen sei entsprechend dem dort dokumentierten Zustand durchzuführen.

Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass die Anmerkungen beachtet werden. Eine enge Abstimmung während der weiteren Planung und Ausführung wird von der Vorhabenträgerin angestrebt. Die Vorhabenträgerin sichert zu, erforderliche Anzeigen hinsichtlich der vorübergehenden Inanspruchnahme von Flächen rechtzeitig bei der Abteilung Stadtgrün vorzunehmen; sowie Vorgehensweisen mit der selbigen abzustimmen.

Weiterhin erklärt die Vorhabenträgerin, von der Baumaßnahme betroffene Bäume vor Beschädigungen zu schützen.

Zudem sichert die Vorhabenträgerin zu, vor der Inanspruchnahme den Kontakt zur Abteilung Stadtgrün für die Abstimmung zur weiteren Vorgehensweise herzustellen.

B.5.6 Wasserwirtschaft, Küsten- und Bodenschutz

Umweltamt – Wasserwirtschaft, Küsten- und Bodenschutz

Das Umweltamt der Stadt Wilhelmshaven teilt mit, dass bei der geplanten Maßnahme zahlreiche Wasser – und bodenschutzrechtliche Belange berührt sind. Der Fachbereich Umwelt der Stadt Wilhelmshaven betont, dass gem. § 36 WHG Anlagen in, an, über und unter oberirdischen Gewässern so zu errichten, zu betreiben, zu unterhalten und stillzulegen seien, dass keine schädlichen Gewässerveränderungen zu erwarten seien und die Gewässerunterhaltung nicht mehr erschwert werde, als es den Umständen nach unvermeidbar sei. Gem. § 75 Abs. 1 NWG bedürften die Herstellung und die wesentliche Änderung von Anlagen nach § 36 WHG, auch von Aufschüttungen oder Abgrabungen in und an oberirdischen Gewässern der Genehmigung der zuständigen Wasserbehörde. Da zahlreiche Gewässer von dem geplanten Vorhaben berührt seien, seien entsprechende Anträge auf wasserrechtliche Genehmigung bei der unteren Wasserbehörde der Stadt Wilhelmshaven mit den erforderlichen Unterlagen zu beantragen. Sofern erlaubnispflichtige Gewässerbenutzungen gem. § 9 WHG mit dem geplanten Vorhaben verbunden seien, seien entsprechende Anträge auf wasserrechtliche Erlaubnis bei der unteren Wasserbehörde zu beantragen.

Die Genehmigungsbehörde merkt an, dass sämtliche wasserrechtliche Genehmigungen und Erlaubnis mit diesem Planfeststellungsbeschluss „mit“ erteilt werden.

Kommentiert [WS10]: Olga, Vorhabenträger

B.5.7 Bodenschutz

Aus bodenschutzrechtlicher Sicht weist das Umweltamt der Stadt Wilhelmshaven darauf hin, dass unter Berücksichtigung der Baufeldgröße Maßnahmen zum vorsorgenden Bodenschutz erforderlich seien. Durch das Bauvorhaben fänden Eingriffe in das Schutzgut Boden statt. Unter Berücksichtigung der durch das Bauvorhaben voraussichtlich in Anspruch genommenen Flächengröße, sei eine durch das Niedersächsische Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie empfohlene **Bodenkundliche** Baubegleitung in das Verfahren einzubinden. Sollte die Bodenkundliche Baubegleitung in die Umwelt- oder Ökologische Baubegleitung integriert werden, ist die entsprechende spezifische Fachkenntnis zur Erfüllung der Anforderungen an eine Bodenkundliche Baubegleitung zu belegen.

Kommentiert [WS11]: Siehe umweltfachliche BAubegleitung

Das Umweltamt der Stadt Wilhelmshaven führt weiter aus, dass Informationen zu Kampfmitteln für das Planungsgebiet nicht vorliegen würden. Vor Baubeginn sein eine Stellungnahme des Landesamtes für Geoinformation und **Landesvermessung** Niedersachsen zu Kampfmittelabwurfverdachtsbereichen einzuholen.

Kommentiert [WS12]: Nebenbestimmung aufgenommen

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass die Hinweise beachtet werden. Falls erforderlich, werden entsprechend notwendige Untersuchungen durchgeführt.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde bestehen keine weiteren Bedenken. Sie regt an, die von der Vorhabenträgerin getroffenen Zusagen verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

B.5.8 Kommunale Belange

c) Stellungnahme des Orsrates Sengwarden vom 10.03.2020

Der Ortsrat weist darauf hin, dass die Bedenken bereits im laufenden Planfeststellungsverfahren aufgezeigt und kommuniziert wurden. Seitens der Stadt Wilhelmshaven als Träger der öffentlichen Belange bestehen keine baurechtlichen Bedenken. Gleichwohl weißt der Ortsrat auf die sozialgesellschaftlichen Auswirkungen des Bauwerks auf die Dörfer Fedderwarden und Sengwarden hin. Der Ortsrat wird im anschließenden Bauleitverfahren die weiteren Problemfelder bearbeiten.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Stellungnahme zur Kenntnis. Die Dörfer Fedderwarden und Sengwarden liegen südlich bzw. nördlich der Bahnstrecke. Von Ortsrand zu Ortsrand sind es ca. 2,4 km Luftlinie. Verbunden sind die beiden Dörfer hauptsächlich über die Sengwarder Landstraße, eine Parallelstrecke ist die L 810 / Hooksieder Landstraße, ca. 0,5 km weiter östlich. Weitere direkte Verbindungen z.B. über Feldwege gibt es nicht. Die Bahnstrecke ist daher jetzt bereits eine Trennlinie für den Kfz-, Radfahrer- und Fußgängerverkehr, der immer über eine der beiden Straßenbrücken über die Bahnstrecke hinweg geführt werden muss.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde folgt aufgrund der Stellungnahme des Orsrates kein Regelungsbedarf. Eine Betroffenheit der gemeindlichen Planungshoheit ist aufgrund der Entfernung der beiden Dörfer zu der bereits bestehenden Eisenbahnstrecke und damit zu dem Galeriebauwerk weder ersichtlich noch wurde diese in der Stellungnahme vorgetragen. Auf sozialgesellschaftliche Auswirkungen eines Vorhabens oder als Vertreter seiner Bürger kann sich eine Gemeinde nicht berufen.

Kommentiert [WS13]: Michael: Warum? Wenn es die kommunale Selbstverwaltung betrifft?

B.5.9 Belange der Landwirtschaft

5.7 Landwirtschaftskammer Niedersachsen a) Stellungnahme vom 14.12.2015

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen weist darauf hin, dass bei der Gestaltung der Überführungen bzw. der Bauwerke, die für den landwirtschaftlichen Verkehr relevant seien, die einwandfreie Querung auch durch große Fahrzeuge und Gespanne zu gewährleisten sei.

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen betont, dass in Anspruch genommene landwirtschaftliche Nutzflächen im Rahmen der gesetzlichen Möglichkeiten zu entschädigen oder landwirtschaftliche Ersatzflächen zu beschaffen seien. Beeinträchtigungen des Wirtschaftswegenetzes seien mit den Betroffenen zu regeln. Die Kosten seien durch die Vorhabenträgerin zu übernehmen. Dies gelte auch für die Rekultivierung der verdichteten Böden auf Arbeits- und Baustellenreinrichtungsflächen sowie für die Wiederherstellung des Gewässernetzes. Temporär in Anspruch genommene Flächen seien in Ihren ursprünglichen Zustand zurück zu führen.

Bei wirtschaftlichen Nachteilen, Schäden und Folgeschäden seien diese zu entschädigen. Die Regelung von Aufwuchsschäden auf landwirtschaftlichen Flächen habe vor Baubeginn zu erfolgen.

Die Landwirtschaftskammer gehe davon aus, dass mit den derzeitigen Eigentümern und Bewirtschaftern Einvernehmen hinsichtlich der Umsetzung der geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bestehe. Die vorgesehenen Maßnahmen dürfen nicht zu einer negativen Veränderung der Bewirtschaftungsverhältnisse auf den benachbarten Flächen führen.

Die Landwirtschaftskammer weist darauf hin, dass die geplanten Aufforstungsmaßnahmen ggf. mit dem zuständigen Bezirksförster des zuständigen Forstamtes durchgeführt werden sollten, um eine forstfachlich einwandfreie Durchführung der Maßnahme zu gewährleisten.

Die Vorhabenträgerin wird diese Hinweise beachten und das **Einvernehmen** mit den Eigentümern bzw. Bewirtschaftern herstellen. Die Anhörungsbehörde empfiehlt, die Zusagen der Vorhabenträgerin verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Entschädigungsfragen hingegen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens, sondern sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu klären.

b) Stellungnahme vom 10.02.2020

Die Punkte der Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Niedersachsen zu der Planänderung, die bereits in der ersten Stellungnahme vorgetragen wurden, werden nachfolgend nicht erneut dargestellt. Insofern wird auf die obigen Ausführungen Bezug genommen.

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen fordert, dass während der Bauphase eine Zuwegung zu den landwirtschaftlichen Nutzflächen jederzeit sicherzustellen sei, um notwendige Bestell-, Pflege- und Erntearbeiten termingerecht durchführen zu können.

Kommentiert [WS14]: Vorhabenträger: Wollen Sie wirklich das „Einvernehmen“? ggf. noch Nebenbestimmung aufnehmen.

Die Inanspruchnahme der Arbeitsstreifen während der Bauphase sei ebenso angemessen zu entschädigen wie landwirtschaftliche Nutzflächen, die vorübergehend für die Lagerung von Baumaterialien und Baumaschinen beansprucht werden. Die ordnungsgemäße Wiederherrichtung der beanspruchten Flächen sei sicherzustellen. Falls im Arbeits- bzw. Baustreifen Verdichtungsschäden infolge Maschineneinsatzes und/oder ungünstiger Witterung eintreten, seien diese durch geeignete Maßnahmen zu beheben. Eventuelle Folgeschäden in Form von oberflächlichem Wasserstau durch baubedingte Verdichtungen oder auftretende Bodenabsackungen seien vom Verursacher auch zu einem späteren Zeitpunkt wieder zu beseitigen. Unerwartete bzw. unvorhergesehene Schäden, die durch die Baumaßnahme auf angrenzenden Grundstücken, die nicht Gegenstand der derzeitigen Planungen sind, entstehen oder ihre Nutzung beeinträchtigen, seien ebenfalls zu beheben.

Es wird darauf hingewiesen, dass im Bereich des Anzettel 1 ein geplantes Wohnhaus des dort ansässigen landwirtschaftlichen Betriebes, für das bereits eine Bauvoranfrage gestellt worden sei, in der Planung der Schallschutzwand nicht mitberücksichtigt worden sei. Das Gutachten und die geplante Schallschutzwand seien dahingehend anzupassen.

Bei den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen, die bisher landwirtschaftlich genutzte Fläche betreffen, wird davon ausgegangen, dass mit den derzeitigen Eigentümern und Bewirtschaftern Einvernehmen hinsichtlich der Umsetzung der Maßnahmen bestehe. Grundsätzlich dürfen die vorgesehenen Maßnahmen, insbesondere die Regulierung der Wasserverhältnisse, nicht zu einer negativen Veränderung der Bewirtschaftungsverhältnisse auf den benachbarten Flächen führen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass der bauzeitliche Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet wird. Bauzeitliche und dauerhafte Bewirtschaftungseinschränkungen wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme oder Wind / Lichtverschattung werden unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich geregelt und entschädigt. Bauzeitlich genutzte Flächen werden nach Abschluss der Arbeiten so wiederhergestellt, dass ihre vorherige Nutzung wieder uneingeschränkt ermöglicht wird. Zu den Rekultivierungsarbeiten zählt z.B. auch das eventuell erforderlich werdende Beseitigen der Bodenverdichtung.

Die vorgesehene Lärmschutzwand ist so ausreichend dimensioniert, dass auch an einem erst zukünftig gebauten Wohnhaus auf der Hofstelle Anzettel 1 keine

Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind. Es sind daher auch am vorhandenen Wohnhaus keine ergänzenden passiven Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

Von den naturschutzrechtlichen Kompensationsmaßnahmen könnte nur der geplante Gehölzstreifen zur Eingrünung des Galeriebauwerkes die Lichtverschattung für die unmittelbar nördlich angrenzenden Grünlandflächen vergrößern. Dieser Fall wird in den einzelvertraglichen Regelungen bei Bedarf ebenfalls berücksichtigt. Für die Südseite der Gehölzpflanzung sowie bei Ersatzmaßnahmen wie z.B. der Grünlandextensivierung sind keine negativen Auswirkungen auf Nachbargrundstücke zu erwarten.

Die Anhörungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabenträgerin. In den Planfeststellungsbeschluss sollten Nebenbestimmungen aufgenommen werden, damit sichergestellt ist, dass der Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen während der Baumaßnahme gewährleistet ist und die bauzeitlich genutzten Flächen nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand hergestellt werden. Im Übrigen sind Entschädigungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und bedürfen daher keiner Regelung.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde kommt es vorliegend nicht darauf an, ob es sich bei einer Bauvoranfrage, die lediglich dahingehend geprüft bzw. beschieden wird, ob ein bestimmtes Bauvorhaben auf einem bestimmten Grundstück dem Grunde nach planungsrechtlich zulässig ist, bereits um ein solch konkretes Vorhaben oder eine solche konkrete Planungsabsicht des Grundstückseigentümers handelt, dass dieses bei der Lärmschutzberechnung hätte mitberücksichtigt werden müssen. Mit dem betreffenden Grundstückseigentümer wurde im Rahmen einer Einzelerörterung dieser Punkt näher erörtert. Danach soll das Altenteilerhaus, welches selber noch nicht in seiner Ausgestaltung konkretisiert ist, auf gleicher Höhe des bereits bestehenden Wohnhauses errichtet werden. Insofern ist davon auszugehen, dass auch bei dem neu zu errichtenden Altenteilerhaus die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, sodass eine Änderung der Lärmschutzwand nicht erforderlich sein wird. Die Vorhabenträgerin hat jedoch zugesagt, dass sie innerhalb von drei Jahren nach Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke eine freiwillige Schallschutzbetrachtung für das geplante Altenteilerhaus durchführen wird. Sollten trotz der vorgesehenen Lärmschutzwand Grenzwertüberschreitungen festgestellt werden, wird die Vorhabenträgerin nachträglich aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen für dieses Gebäude vorsehen. Diese Zusage ist aus Sicht der Anhörungsbehörde verbindlich festzusetzen. Weiterer Regelungsbedarf wird nicht gesehen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde erzeugt eine Bauvoranfrage noch keine Rechtsposition, die

die Gewährung von Lärmvorsorge verbindlich macht. Eine entsprechende Festsetzung ist aber auch nicht erforderlich, weil sich die Vorhabenträgerin und der Einwender inzwischen vertraglich geeinigt haben.

Stellungnahme Kreislandvolkverband Friesland e. V. im Landvolk Niedersachsen, Landesbauernverband e. V.

a) Stellungnahme vom 14.12.2015

Der Kreislandvolkverband Friesland e. V. macht darauf aufmerksam, dass die Verfügbarkeit der landwirtschaftlichen Nutzflächen, die während der Bauzeiten in Anspruch genommen werden sollen, vorab mit den Grundeigentümern bzw. Bewirtschaftern zu regeln sei. Weiterhin seien diese Flächen angemessen zu entschädigen und ordnungsgemäß zu rekultivieren um den Originalzustand der Flächen wieder herzustellen. Bodenverdichtungen seien zu beseitigen, Aufkalkungen und eine ordnungsgemäße Neuansaat hätten zu erfolgen und das funktionierende Gewässernetz sei wiederherzustellen.

Der Kreislandvolkverband Friesland e. V. weist darauf hin, dass mit den betroffenen Grundstückseigentümern, deren Flächen dauerhaft oder vorübergehend überplant würden, Kontakt aufgenommen werden müsse.

Weiterhin sei im Rahmen der Bauausführung sicherzustellen, dass die Belange der örtlichen Landwirtschaft ausreichend berücksichtigt werden. Dies setze eine enge Kommunikation zwischen den Baufirmen und den betroffenen Bewirtschaftern voraus.

Die Vorhabenträgerin sagt die Beachtung dieser Hinweise zu. Die Wiederherstellung der Flächen nach Beendigung der Bauphase sollte aus Sicht der Anhörungsbehörde als Nebenbestimmung beauftragt werden. Frühzeitige Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Grundstückseigentümern bzw. Bewirtschaftern sind zwar wünschenswert, bedürfen jedoch keiner Festsetzung im Planfeststellungsbeschluss. Entschädigungsfragen sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens anschließend zu klären.

b) Stellungnahme vom 12.02.2020

Von allen vorgestellten Varianten sei das Galeriebauwerk die Variante, die nach der Einschätzung des Kreislandvolkverbandes keinen Flächenverbrauch durch die Baumaßnahme selbst nach sich ziehen werde und daher den anderen Varianten zu bevorzugen sei. Dennoch führe das geplante Galeriebauwerk zu Beeinträchtigungen der unmittelbar angrenzenden landwirtschaftlichen Nutzflächen. Aufgrund der Höhe sei zu erwarten, dass es sowohl zu Abschattung von Teilflächen der benachbarten

Grundstücke komme, als auch Beeinträchtigungen in der Wasserführung der Flächen. Dauerhafte Abschattungen führen zu Ertragsminderungen sowie zu schlechterem Abtrocknen der Böden, was Befahrbarkeitsprobleme nach sich ziehen könne. Es wird daher gefordert, dass eine gutachterliche Schadensermittlung erfolge und sowohl die Grundstückseigentümer als auch die Bewirtschafter dauerhaft für diesen Eingriff in die Verfüg- und Nutzbarkeit von Grund und Boden entschädigt werden. Während der Gesamtbauzeit von ca. 1,5 Jahren seien mit erheblichen Beeinträchtigungen der Landwirtschaft in dem betroffenen Abschnitt zu rechnen. Diese Beeinträchtigungen seien entsprechend angemessen zu entschädigen. Zudem seien die Baustraßen, die nach Fertigstellung der Baumaßnahme teilweise als Zufahrten im Rahmen des Rettungskonzeptes benutzt und angelegt werden sollen, auch zukünftig für den landwirtschaftlichen Verkehr freizustellen.

Die Vorhabenträgerin sieht vor, dass bauzeitliche und dauerhafte Bewirtschaftungseinschränkungen wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme oder Wind / Lichtverschattung unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich geregelt und entschädigt werden. Das Entwässerungskonzept ist Bestandteil der Planfeststellungsunterlagen. Es wird darüber hinaus im Rahmen der späteren Ausführungsplanung mit der zuständigen Unteren Wasserbehörde der Stadt Wilhelmshaven und der Sielacht Rüstringen abgestimmt. Weitergehende Erfordernisse zur bauzeitlichen und dauerhaften Entwässerung der betroffenen Grundstücke (z.B. Drainagen) werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit den jeweiligen Eigentümern oder Pächtern abgestimmt und einzelvertraglich geregelt. Es werde auch ein Beweissicherungsverfahren vor Bauausführung für bauzeitlich genutzte Wege durchgeführt und der bauzeitliche Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet. Die neuen Zuwegungen für Rettungskräfte werden für den landwirtschaftlichen Anliegerverkehr freigegeben.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist in den Planfeststellungsbeschluss eine entsprechende Nebenbestimmung aufzunehmen, um den Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen während der Bauphase zu gewährleisten. Die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens vor Nutzung der bauzeitlich in Anspruch zu nehmenden Wege sollte ebenfalls verbindlich festgesetzt werden. Im Übrigen sind Entschädigungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und sind außerhalb des Planfeststellungsverfahrens bilateral bzw. in einem Entschädigungsverfahren zu regeln. Soweit der Kreislandvolkverband auf die

Kommentiert [WS15]: Vorhabenträger: wollen Sie das?
Weiter unten: JA, wird Vereinbarung geschlossen? Wer hält die Wege für die Befahrbarkeit mit Rettungsfahrzeugen instand?

Stellungnahme der Landwirtschaftskammer Niedersachsen, wird auf die Ausführungen unter 5.7 der landesbehördlichen Stellungnahme verwiesen.

B.5.10 Belange der Wasser- und Bodenverbände im Kreis Friesland

Die Genehmigungsbehörde schließt sich der Ansicht der Anhörungsbehörde an, dass ein gem. WHG festgelegter 5 Meter breiter Räumstreifen einzuhalten ist. Der Forderung nach Einhaltung eines 10 Meter breiten Streifens kann insofern nicht gefolgt werden.

Kommentiert [SM16]: Überprüfen: Unter A.3.2.10.6 a.E. ist die Rede von einem 10 m breiten Räumstreifen

B.5.10.1 Sielacht Rüstringen a) Stellungnahme vom 21.12.2015

Die Sielacht Rüstringen weist darauf hin, dass für die Kreuzungsbauwerke bei dem Gewässer II. Ordnung Nr. 14 „Kirchspieltief“ und Nr. 12 „Sengwarder Verbindungstief“ eine durchgehende Sohlage von -1,80 m NHN und bei Nr. 26 „Anzeteler Grenzleide“ eine durchgehende Sohlage von -1,40 m NHN vorzusehen sei. Weiterhin wird mitgeteilt, dass die Durchlassverlängerung für das Gewässer II. Ordnung Nr. 18 „Uttersieler Leide“ mit den vorhandenen Rohrdurchlassabmessungen (DN 1.400 mm) durchzuführen sei. Die Verlängerung sei höhengleich und ohne Schachtbauwerk an die vorhandene Verrohrung anzuschließen. Für den Rohrdurchlass bei dem Gewässer „Barkeler Pumpschloot“ sei die Sohlage des alten Rohrdurchlasses anzunehmen. Ferner wird darauf hingewiesen, dass für das Gewässer II. Ordnung Nr. 26 „Anzeteler Grenzleide“ die Mindestabmessung für die Durchlassverlängerung DN > 1.200 mm betrage.

Bei der Baustelleneinrichtung Nr. 6.3 im Bereich des Gewässers II. Ordnung Nr. 41 seien die Satzungsbestimmungen der Sielacht Rüstringen hinsichtlich der Freihaltung des Räumuferstreifens einzuhalten. Hierzu sei ein Mindestabstand von 10,00 m von der oberen Böschungskante für die Gewässerunterhaltung freizuhalten.

Die neuen Durchlassbauwerke seien vom **Maßnahmenträger** zu unterhalten und zu erhalten.

Kommentiert [WS17]: Vorhabenträger: Wollen Sie das?

Im Einlauf- und Auslaufbereich der Gewässerkreuzungsbauwerke seien Maßnahmen zu treffen, so dass Schottermaterial von den Gleisen nicht in das Gewässer gelangen könne.

Die Sielacht Rüstringen stellt klar, dass die Satzungsbestimmungen der Sielacht Rüstringen zu berücksichtigen seien, insbesondere im Hinblick auf die Freihaltung der Räumuferstreifen entlang der Gewässer. Dies gelte auch für die Umsetzung von Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen.

Die Sielacht Rüstringen macht deutlich, dass während der Baumaßnahme, insbesondere im Bereich der Neubauten der Durchlassbauwerke, jederzeit der Wasserabfluss zu gewährleisten sei.

Die Vorhabenträgerin hat die Hinweise zur Kenntnis genommen und sagt deren Beachtung zu. Für die weitere Planung wird ein enger Kontakt mit dem Verband angestrebt. Aus Sicht der Anhörungsbehörde bestehen daher keine weiteren Bedenken. Die Anhörungsbehörde empfiehlt die Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss. Hinsichtlich den Forderungen, den in der Verbandssatzung festgeschriebenen Abstand von 10 m zu der oberen Böschungskante des Gewässers einzuhalten, ist keine Regelung zu treffen. Die Forderung der Einhaltung von 10 m steht zwar im Einklang mit der Verbandssatzung, jedoch im Widerspruch zu § 38 WHG, wonach nur ein Abstand von 5 m einzuhalten ist. Ein größerer Abstand ist für eine ordnungsgemäße Unterhaltung und Bewirtschaftung der Gewässer nicht erforderlich.

b) Stellungnahme vom 09.01.2020

Die Sielacht Rüstringen führt an, dass bei dem Gewässer II. Ordnung Nr. 26 "Anzeteler Leide" zur Vermeidung eines weiteren Durchlassbauwerkes die Überfahrt an die vorhandene Überfahrt (ON 1000 mm) anzuschließen sei. Der verbleibende Gewässerabschnitt zwischen dem Auslauf des Durchlassbauwerkes und dem Durchlass in der Bahntrasse sei abzapflastern, so dass in diesem Bereich keine regelmäßigen Unterhaltungsmaßnahmen erforderlich werden. Der auf der Nordseite des Gewässers II. Ordnung Nr. 12 "Sengwarder Verbindungstief" geplante Wendehammer des Sicherungsnetzes habe einen Mindestabstand von 10,00 m zu der oberen Böschungskante des Gewässers einzuhalten. Der südwestlich des Gewässers II. Ordnung Nr. 22 "Samaria-Leide" gelegene Zugang zum Rettungsweg habe eine Überfahrtsbreite von 5,00 m einzuhalten. Die Querung des Sicherungsweges durch die Unterhaltungsfahrzeuge des Verbandes sei zu gewährleisten, so dass die Unterhaltungsfahrzeuge möglichst nah an das Durchlassbauwerk der Bahntrasse heranfahren können. Im Bereich der Parallelführung des Rettungsweges zum Gewässer III. Ordnung Nr. 26b sei die Befahrbarkeit durch Unterhaltungsfahrzeuge des Verbandes zu gewährleisten. Die Nutzung des Räumuferstreifens, insbesondere im Hinblick auf die einseitige Ablage des Gewässeraushubs auf den angrenzenden landwirtschaftlichen Flächen sei durch die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zugunsten des Verbandes abzusichern. Für die geplante Hilfsbrücke liegen keine Planunterlagen vor. Der Sielacht Rüstringen seien rechtzeitig entsprechende Planunterlagen zur Abstimmung vorzulegen.

Die Planunterlagen sehen keine Regenrückhaltemaßnahmen vor, die jedoch gefordert werden. Die parallel zum Verfahren vorgelegten Entwurfsunterlagen für entsprechende Regenrückhaltemaßnahmen (Email Frau Ramos vom 24.10.2019) erfüllen die vom Verband geforderten Vorgaben der Regenrückhaltungsmaßnahmen. Endgültige Unterlagen einschließlich der vorgesehenen Maßnahmen seien der Sielacht Rüstringen zur Abstimmung vorzulegen. Eine abschließende Stellungnahme erfolge nach Vorlage der Unterlagen.

Die vorgesehenen **Einleitungen** in die Verbandsgewässer seien entsprechend den anerkannten Regelwerken auszuführen. Dies gelte insbesondere für entsprechende Sicherungsmaßnahmen zur Vermeidung von Auskolkungen im Bereich der Einleitungen.

Kommentiert [WS18]: Wasserrechtliche Genehmigung?

Die Baustelleneinrichtungsflächen 1 und 3 seien im Bereich des 10,00 m breiten Räumuferstreifens jederzeit durch die Sielacht befahrbar zu erhalten und für die Aushubablagerung bereitzuhalten. Die Baustraße und die spätere Sicherheitsstraße entlang des Gewässers III. Ordnung (Verbandsgewässer) seien während der Bauphase uneingeschränkt für die Nutzung der Sielacht Rüstringen zur Durchführung der Unterhaltungsarbeiten bereitzuhalten.

Der temporäre Durchlass in dem Gewässer III. Ordnung (Minstdurchmesser DN 1000 mm) sei 10 cm unter der festen grundgeräumten Gewässersohle einzubauen. Nach Abschluss der Baumaßnahme sei der Durchlass zurückzubauen und das Gewässer wieder profilgerecht herzustellen.

Im Bereich des Gewässers II. Ordnung „Sengwarder Verbindungstief“ seien die Baustelleneinrichtungsflächen 5, 6, 7 und 8 im Bereich der 10,00 m breiten Räumuferstreifen jederzeit frei befahrbar zu halten und für die Aushubablagerung bereitzuhalten. Der temporäre Durchlass in dem Gewässer III. Ordnung (Minstdurchmesser DN 1000 mm) sei 10 cm unter der festen grundgeräumten Gewässersohle einzubauen. Nach Abschluss der Baumaßnahme sei der Durchlass zurückzubauen und das Gewässer wieder profilgerecht herzustellen.

Im Bereich des Gewässers II. Ordnung „Sengwarder Verbindungstief“ seien die Baustelleneinrichtungsflächen 5, 6, 7 und 8 im Bereich der 10,00 m breiten Räumuferstreifen jederzeit frei befahrbar zu halten und für die Aushubablagerung bereitzuhalten.

Im Allgemeinen werde darauf hingewiesen, dass die Satzungsbestimmungen der Sielacht Rüstringen, insbesondere im Hinblick auf die Freihaltung der Räumuferstreifen (Gewässer II. Ordnung 10,00 m, Gewässer III. Ordnung 6,00 m), zu berücksichtigen

seien. Zudem seien die Maßnahmen im Bereich der Verbandsgewässer während der Bauausführung abzustimmen. Mehrunterhaltungsaufwendungen, die sich durch das Bauvorhaben ergeben, seien vom Vorhabenträger auszugleichen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass der auf der Nordseite des Sengwarder Verbindungstiefs geplante Wendehammer für Rettungsfahrzeuge wie geplant möglichst dicht an die obere Böschungskante des Gewässers gesetzt werden sollte, um unwirtschaftliche Restflächen des Grünlandes zu vermeiden. Da der Wendepunkt kein Hindernis für die Gewässerunterhaltung darstellen wird, ist die Einhaltung des geforderten Mindestabstandes von 10 m zur oberen Böschungskante des Gewässers aus Sicht der Vorhabenträgerin auch nicht zwingend geboten. Im Übrigen wird die Vorhabenträgerin die Hinweise generell beachten und im Rahmen der späteren Ausführungsplanung und vor Bauausführung mit der Sielacht Rüstringen abstimmen. Sofern die geforderten zusätzlichen Maßnahmen zur **Regenrückhaltung** planfeststellungsrelevante Auswirkungen z.B. auf die Inanspruchnahme von Flächen Dritter haben sollten, wird darüber mit den betroffenen Eigentümern Einvernehmen hergestellt und die Änderungen in den Planfeststellungsunterlagen dargestellt. Etwaige Mehrunterhaltungsaufwendungen, die sich nachweislich durch das Bauvorhaben für die Sielacht ergeben, werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich geregelt und entschädigt.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde kann ein Teil der Einwände der Sielacht Rüstringen durch Zusagen der Vorhabenträgerin, die im Planfeststellungsbeschluss für verbindlich erklärt werden sollten, entkräftet werden. Darüber hinaus besteht kein weiterer Regelungsbedarf. Die Ausgestaltung des Brückenwerks ist nach Auskunft der Vorhabenträgerin Teil der Ausführungsplanung. In der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts ist anerkannt, dass ein Planfeststellungsbeschluss für ein Vorhaben die Einzelheiten der Ausführung des Vorhabens nicht in allen Einzelheiten festlegen muss. Vielmehr ist es zulässig, insbesondere technische Einzelheiten der Planung einem nachfolgenden Verwaltungsverfahren oder der nachfolgenden Ausführungsplanung zu überlassen, wenn auf geeignete Weise sichergestellt werden kann, dass die rechtlichen Bestimmungen bei der technischen Ausführung eingehalten werden. Es ist auch keine Regelung dahingehend zu treffen, dass der Wendehammer zum "Sengwarder Verbindungstief" nicht den geforderten und in der Verbandssatzung festgeschriebenen Abstand von 10 m zu der oberen Böschungskante des Gewässers einhält. Die Forderung der Einhaltung von 10 m steht zwar im Einklang mit der Verbandssatzung, jedoch im Widerspruch zu § 38 WHG, wonach nur ein Abstand von 5 m einzuhalten ist. Ein größerer Abstand ist für eine ordnungsgemäße Unterhaltung

Kommentiert [WS19]: Muss in diesem Beschluss geregelt werden! Oder nicht?

Kommentiert [SM20R19]: Zusätzliche Maßnahmen zur Regenrückhaltung, die sich aus der Ausführungsplanung ergeben, können beim EBA gem. § 76 Abs. 3 VwVfG beantragt werden oder bei der Unteren Wasserbehörde.

und Bewirtschaftung der Gewässer nicht erforderlich. Entschädigungszahlungen für Mehraufwand sind nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens.

B.5.10.2 Sielacht Wangerland Stellungnahme vom 21.12.2015

Die Sielacht Wangerland teilt mit, dass die Ersatzmaßnahme E 13 – Gründlandextensivierung Wayens, Hohenkirchen – an das Gewässer II. Ordnung Nr. 2 „Bübbenser Tief“ grenze, welches von der Sielacht Wangerland unterhalten werde. Bei der Umsetzung der Maßnahme seien die Satzungsbestimmungen der Sielacht Wangerland zu berücksichtigen, insbesondere im Hinblick auf die Freihaltung des 10,00 m breiten Räumuferstreifens. Hierzu sei u. a. der Räumuferstreifen von jeglichen Anlagen und Anpflanzungen freizuhalten, die die Durchfahrt der zum Einsatz kommenden Unterhaltungsfahrzeuge behindern.

Aus landesbehördlicher Sicht ist darauf hinzuweisen, dass die Forderung der Freihaltung eines 10 m breiten Räumuferstreifens im Widerspruch zu § 38 WHG steht, wonach nur ein Abstand von 5 m einzuhalten ist. Ein größerer Abstand ist für eine ordnungsgemäße Unterhaltung und Bewirtschaftung der Gewässer nicht erforderlich. Da die Vorhabenträgerin jedoch zusagt, die Hinweise zu beachten, kommt es auf diesen Widerspruch zwischen der Forderung der Sielacht und § 38 WHG nicht an. Die Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss wird empfohlen.

B.5.11 Belange der Avacon AG

Stellungnahme vom 21.12.2015

Die Avacon AG weist auf die im Planungsgebiet vorhandene 110-kV-Leitung Rofhausen – Burhaffe, Mast Nr. 9 – 9 (LH-14-023) in DB Bau km 1.1 + 60 hin. Es wird darauf hingewiesen, dass im Kreuzungsbereich die Schienenoberkante auf 1,49 m über N.N. festgelegt sei. Die im 110-kV-Leitungsschutzbereich max. zulässige Arbeitshöhe betrage 8,0 m über N.N. Eine vorgesehene Federleitung bzw. die max. Aufbauhöhe des Fahrdrahtes im 110-kV-Leitungsschutzbereich sei auf 8,0 m über N.N. zu begrenzen. Könne die max. Höhe von 8,0 m über N.N. nicht eingehalten werden, sei der Mast Nr. 8 entsprechen der erforderlich werdenden Höhe der Federleitung bzw. der max. Aufbauhöhe des Fahrdrahtes anzupassen bzw. gegen einen neuen Mast zu ersetzen. Diese Umbaumaßnahme am Mast Nr. 8 sei im Planfeststellungsverfahren mit aufzunehmen. Für einen eventuell erforderlichen neuen Maststandort sei dafür eine Fläche bereitzustellen sowie die Zuwegung zum Maststandort in den Planfeststellungsunterlagen mit aufzunehmen. Die Breite des 110-kV-

Kommentiert [WS21]: Ist das geklärt? S. Vorbehalt

Leitungsschutzbereiches betrage in diesem Fall 24,0 m gemessen von der Leitungssachse nach beiden Seiten.

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass durch die geplante Elektrifizierung eine Umbaumaßnahme an einer Hochspannungsfreileitung der Avacon AG notwendig sei. Alle erforderlichen Maßnahmen werden in enger Abstimmung mit der Avacon AG geplant und umgesetzt. Die erforderlich werdende Umbaumaßnahme an der Freileitung wird in den **Planfeststellungsunterlagen**, sowie im Bauwerks- und Grunderwerbsverzeichnis aufgenommen.

Kommentiert [WS22]: Ist das passiert?

Die von der Vorhabenträgerin geschilderten Umbaumaßnahmen an der 110-kV-Leitung der Avacon stellt aus Sicht der Anhörungsbehörde eine notwendige Folgemaßnahme dar. Die Vorhabenträgerin wird die geänderten Planunterlagen in Absprache mit der Planfeststellungsbehörde dieser übersenden. Die Anhörungsbehörde empfiehlt darüber hinaus, die Einhaltung der Hinweise und Bedingungen, die von der Avacon AG vorgebracht wurden, durch Aufnahme entsprechender Nebenbestimmungen sicherzustellen. Ein entsprechender Vorbehalt wurde durch die Genehmigungsbehörde aufgenommen.

B.5.12 Belange der EWE Netz GmbH

Stellungnahmen vom 16.12.2015 und vom 04.12.2019

Die EWE NETZ GmbH weist auf die im Planungsgebiet vorhandenen Erdgastransport- und Gasverteilungsleitungen, 20-kV und 1-kV Kabel sowie Fernmeldekabel und Leerrohrsysteme mit Glasfaserkabeln mit den dazugehörigen Anlagen hin. Diese müssen erhalten bleiben und dürfen weder beschädigt, überbaut, überpflanzt noch anderweitig gefährdet werden. Es solle sichergestellt werden, dass diese Leitungen und Anlagen durch das Vorhaben weder technisch noch rechtlich beeinträchtigt werden.

Die EWE NETZ GmbH weist zusätzlich darauf hin, dass die Erdgashochdruckleitungen zur Sicherung ihres Bestandes in einem Schutzstreifen (4 m links und rechts der Rohrachse) verlegt und durch die Eintragung einer beschränkten persönlichen Dienstbarkeit dinglich gesichert sind. Die Errichtung und Betreibung von baulichen Anlagen, Bepflanzungen sowie die Lagerung von Material seien unzulässig. Vor dem Befahren und bei Rammarbeiten müsse eine Prüfung und Freigabe durch die EWE NETZ erfolgen. Es habe eine örtliche Einweisung und eine Bauaufsicht durch die EWE NETZ zu erfolgen. Bei Kreuzungen und Parallelverlegungen innerhalb des

Schutzstreifens der Erdgashochdruckleitungen sei ein Interessenabgrenzungsvertrag vor Baubeginn abzuschließen.

Eine Einbeziehung in die weitere Planung und eine frühzeitige Beteiligung werde erwünscht. Sollten Anpassungen von Anlagen der EWE NETZ GmbH erforderlich werden, sollen für die technische Vorgehensweise die geltenden gesetzlichen Regelungen und die anerkannten Regeln der Technik gelten. Die Kosten der Anpassungen seien von der Vorhabenträgerin vollständig zu tragen und dementsprechend der EWE Netz GmbH zu erstatten, es sei denn, die Vorhabenträgerin und die EWE NETZ GmbH hätten eine anderslautende Kostenverteilung vertraglich geregelt.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die im Schreiben vorgetragene Hinweise zu beachten und bei erforderlichen Änderungen an den Leitungen / Anlagen Kontakt zur EWE Netz GmbH aufzunehmen und die weitere Vorgehensweise zu besprechen. Eine enge Abstimmung während der gesamten weiteren Planung und Ausführung wird von der Vorhabenträgerin angestrebt.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde bestehen keine weiteren Bedenken. Sie regt an, zum Schutz der Leitungen entsprechende Nebenbestimmungen in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Die Vorhabenträgerin hat bei der Bauausführung die gesetzlichen Vorgaben und die anerkannten Regeln der Technik zu beachten. Eine Kostenregelung muss im Planfeststellungsbeschluss nicht getroffen werden. Weiterer Regelungsbedarf ist aus Sicht der Anhörungsbehörde nicht erforderlich.

B.5.13 Belange der GEW Wilhelmshaven GmbH

a) Stellungnahme vom 26.11.2015

Die GEW Wilhelmshaven GmbH führt in ihrer Stellungnahme aus, dass auf der im Grunderwerbsverzeichnis unter lfd. Nr. 201 aufgeführten Fläche (geplanter Standort der Autotrafostation) Versorgungsleitungen der GEW Wilhelmshaven GmbH liegen. Für diese Leitungen sei eine beschränkte persönliche Dienstbarkeit zugunsten der GEW Wilhelmshaven GmbH mit einem Schutzstreifen von 4 m links und rechts der Wasserleitung erforderlich. Im Bereich des Schutzstreifens dürften keine Gebäude/Anlagen errichtet oder Bäume gepflanzt werden. Der Schutzstreifen müsse jederzeit für Beauftragte der GEW Wilhelmshaven GmbH betret- und befahrbar sein.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Mehrheit der betroffenen Leitungen nicht dauerhaft überbaut wird. Es wird zugesichert, dass betroffene Leitungen durch

Sicherungsmaßnahmen vor evtl. Beeinträchtigungen geschützt werden. Bei dem derzeit geplanten Standort der Trafostation (ca. Bahn-km 10,625, lfd. Nummer 362 im Bauwerksverzeichnis) würden eine Wasser- und eine Stromleitung der GEW überbaut werden. Nach Auskunft der Vorhabenträgerin ist die geplante Fläche für die Autotrafostation ausreichend groß, um das geplante Gebäude so zu platzieren, dass die GEW-Leitungen nicht überbaut werden. Dies wurde mit der GEW bereits abgestimmt. Die Vorhabenträgerin wird die geänderten Planunterlagen der Planfeststellungsbehörde übersenden. Es wird unverzüglich Kontakt zum Leitungsbetreiber aufgenommen und alle evtl. erforderlichen Maßnahmen abgestimmt. Die Vorhabenträgerin erklärt, falls weitere Änderungen an den Leitungen / Anlagen der GEW Wilhelmshaven GmbH erforderlich werden, wird bei Bedarf Kontakt mit dem Leitungsbetreiber aufgenommen und die weitere Vorgehensweise abgesprochen. Generell strebt die Vorhabenträgerin eine enge Abstimmung während der gesamten weiteren Planung und Ausführung an.

Der redaktionelle Hinweis in Bezug auf das Bauwerksverzeichnis wird von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde bestehen keine weiteren Bedenken. Zum Schutz der Leitung wird angeregt, die von der Vorhabenträgerin getroffenen Zusagen verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

b) Stellungnahme vom 30.01.2020

Die GEW Wilhelmshaven GmbH weist darauf hin, dass vorhandene Leitungen und Kabel in den Lageplänen eingezeichnet, aber nicht im Bauwerksverzeichnis aufgeführt seien. Für die Planung und Bau ist die genaue Lage der Anlagen festzustellen, die aus den Lageplänen nicht entnommen werden kann. Zum Schutz der Leitungen ist vor dem Bau eine Abstimmung zu den Baustraße und Zufahrten erforderlich

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Hinweise der GEW Wilhelmshaven GmbH beachtet werden und vor der späteren Bauausführung eine Abstimmung erfolgt.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, dass bei der Vorhabenträgerin eine Anpassung des Bauwerksverzeichnisses angefordert wird. Die Zusage der Vorhabenträgerin, dass die Hinweise beachtet werden, sollte als verbindliche Zusage in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

B.5.14 Belange der Vodafone GmbH / Vodafone Kabel Deutschland GmbH

Stellungnahmen vom 19.11.2015 und vom 09.01.2020

Die Vodafone Kabel Deutschland GmbH weist auf vorhandene Telekommunikationsanlagen im Planungsbereich hin. Diese seien zu schützen bzw. zu sichern, dürften nicht überbaut und vorhandene Überdeckungen nicht verringert werden. Bei einer Verlegung der Telekommunikationsanlagen oder bei einer Baufeldfreimachung sei ein Auftrag mindestens drei Monate vor Baubeginn nötig. Weiterhin fordert die Vodafone Kabel Deutschland GmbH die Erstattung der nach § 150 Abs. 1 BauGB entstehenden Kosten.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die im Schreiben vorgetragene Hinweise zu beachten und eine enge Abstimmung während der gesamten weiteren Planung und Ausführung anzustreben. Sofern erforderlich, werden die betroffenen Leitungen durch Sicherungsmaßnahmen vor evtl. Beeinträchtigungen geschützt. Sollten dennoch Änderungen an den Leitungen / Anlagen der Vodafone Kabel Deutschland GmbH erforderlich werden, wird bei Bedarf mind. 3 Monate vor Baubeginn Kontakt mit dem Leitungsbetreiber aufgenommen und die weitere Vorgehensweise abgesprochen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde bestehen keine weiteren Bedenken. Es wird empfohlen, Nebenbestimmungen zu Schutz- und Sicherungspflichten vorhandener Kabel, Anlagen und Leitungen in den Planfeststellungsbeschluss mit aufzunehmen. Über eine Kostentragungspflicht ist in dem Planfeststellungsbeschluss keine Regelung zu treffen, da die Kostentragungspflicht für die Verlegung von Telekommunikationsanlagen zur Ausführung „späterer besonderer Anlagen“ abschließend in § 75 Abs. 2 bis 6 TKG geregelt ist.

B.5.15 Belange des Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV)

Stellungnahme vom 01.12.2015

Der OOWV verweist auf die vorhandenen Versorgungsanlagen und bemängelt, dass diese unmaßstäblich eingetragen worden seien.

Die Vorhabenträgerin erläutert, dass die Leitungen der OOWV, die von der Maßnahme tangiert werden, im Bauwerksverzeichnis (mit den lfd. Nummern 310, 318, 322, 325) aufgeführt sind. Die vorhandenen Leitungen werden soweit wie möglich erfasst und als Bestand in den Plänen eingezeichnet.

Die Anhörungsbehörde regt an, einen Zusatz in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, wonach der Vorhabenträgerin aufgetragen wird, die genaue Lage der Versorgungsanlagen des OOWV zu ermitteln und zu beachten.

Weiterhin macht der OOWV deutlich, dass auf die Versorgungsanlagen Rücksicht zu nehmen sei. Der OOWV stellt zudem fest, dass eventuelle Umlegungs- oder

Sicherungsarbeiten nur zu Lasten des Veranlassers oder nach den Kostenregelungen bestehender Verträge durchgeführt werden. Insbesondere sei darauf zu achten, dass Versorgungsanlagen nur in Kreuzungsbereichen mit einer geschlossenen Fahrbahndecke überbaut werden dürften.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Baustraße als Zufahrt für die Herstellung der Bauwerke geplant ist. Diese ist in der Ausführung als Schottertragschicht mit Geovliesunterlage geplant und wird nach Beendigung der Maßnahme wieder zurückgebaut. Die betroffenen Leitungen werden also nicht mit einer geschlossenen Fahrbahndecke überbaut. Sofern erforderlich, werden die betroffenen Leitungen durch Sicherungsmaßnahmen vor evtl. Beeinträchtigungen geschützt. Sollten dennoch Änderungen an den Leitungen / Anlagen des OOWV erforderlich werden, wird bei Bedarf Kontakt mit dem Leitungsbetreiber aufgenommen und die weitere Vorgehensweise abgesprochen. Generell wird eine enge Abstimmung während der gesamten weiteren Planung und Ausführung angestrebt.

Da die Vorhabenträgerin erklärt, die Hinweise des OOWV zu beachten, wird seitens der Anhörungsbehörde kein weiterer Handlungsbedarf gesehen.

B.5.16 Belange der Landesverteidigung

Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr
(BAIUSBw)

Stellungnahmen vom 23.11.2015 und vom 13.02.2020

In seiner Stellungnahme vom 23.11.2015 machte das BAIUSBw deutlich, dass die Elektrifizierung des Teilabschnittes Weißer Floh bis Ölweiche seit längerem für die Bundeswehr problematisch sei. Es komme zu einer Reichweiteinbuße der Marinefunkempfangsstelle (MFuEst) Sengwarden um ca. 120 Kilometer. Dadurch werde die Funktionsfähigkeit der Empfangsstelle und damit die Führungsfähigkeit der Marine in den Einsatzgebieten stark beeinträchtigt. Aufgrund der Beeinträchtigung der Belange der Bundeswehr könne von Seiten der Bundeswehr dem geplanten Vorhaben nicht zugestimmt werden.

Aufgrund der Stellungnahme der Bundeswehr / BAIUSBw im Ursprungsverfahren, hat die Vorhabenträgerin ihren ursprünglichen Antrag geändert. Im Bereich der Marinefunkstation Sengwarden ist nun ein Galeriebauwerk vorgesehen, das Gegenstand der zweiten Auslegung gewesen ist.

Mit Schreiben vom 13.02.2020 hat die Bundeswehr zu dem geplanten Galeriebauwerk Stellung genommen. Aus Sicht der Bundeswehr sind die gewonnenen Ergebnisse in

dem Bericht des Fraunhofer-Institut für Kommunikation, Informationsverarbeitung und Ergonomie (FKIE) (Anlage 15.1) fachlich fundiert und belastbar. Die Ergebnisse lassen erwarten, dass das teileinhausende Galeriebauwerk als Schirmungsmaßnahme geeignet ist, die MFuEST vor Beeinflussungen durch die elektrifizierte Bahnstrecke zu schützen. Dies gelte jedoch nur, wenn bei der baulichen Umsetzung die bei EMV- und Schirmungsmaßnahmen unverzichtbaren Anforderungen (insbesondere die **niederimpedante und dauerhafte leitfähige und flächenhafte Verbindung aller Elemente** sowohl mit Masse als auch untereinander sowie die Vermeidung von Schirmungslücken) fachgerecht umgesetzt werden.

Kommentiert [WS24]: Ist das gewährleistet?

Es wird auf die Notwendigkeit einer dauerhaft niederimpedanten und leitfähigen flächenhaften Verbindung aller Elemente sowohl mit Masse als auch untereinander, auch angesichts z.B. der zu integrierenden Servicetüren, hingewiesen. Die im Erläuterungsbericht angesprochene Erdung gemäß der DB Richtlinie 997 wird auf Personen- und Blitzschutz fokussiert sein, die hierfür üblichen Verfahren zur (Schutz-)Erdung bleiben erfahrungsgemäß hinsichtlich Leitfähigkeit und Impedanzverhalten hinter den Anforderungen an eine Masseverbindung im Sinne der EMV zurück.

Auch wenn die Elektrifizierung der Bahnstrecke Oldenburg - Wilhelmshaven weiterhin die MFuEST Sengwarden beeinträchtigt, wird diese Beeinträchtigung jedoch durch das Galeriebauwerk auf ein für die Bundeswehr tolerables Maß abgesenkt.

Sollte sich herausstellen, dass die durch die Deutsche Bahn AG ergriffenen Maßnahmen für die Reduzierung der Störwirkung des elektrifizierten Zugverkehrs auf die Funktionsfähigkeit der MFuEST Sengwarden nicht ausreichend sind und daher kein für die Bundeswehr tolerierbares Maß erreicht wird, so ist die Deutsche Bahn AG zu verpflichten, die Funktionsfähigkeit der MFuEST auf eigene Kosten schnellstmöglich zu gewährleisten beziehungsweise wiederherzustellen. Dies umfasst unter Umständen den dann notwendigen zeitweisen Einsatz von Diesellokomotiven.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Hinweise beachtet werden. Zudem sei das BAIUDBw während der Untersuchungen und Planungen zum Galeriebauwerk bereits intensiv beteiligt worden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist eine Nebenbestimmung in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, wonach im Rahmen der Bauausführung die bei EMV- und Schirmungsmaßnahmen unverzichtbaren Anforderungen (insbesondere die niederimpedante und dauerhafte leitfähige und flächenhafte Verbindung aller Elemente sowohl mit Masse als auch untereinander sowie die Vermeidung von Schirmungslücken) fachgerecht umgesetzt werden. Darüber hinaus sollte der

Vorhabenträgerin durch Nebenbestimmung auferlegt werden, dass entsprechende Maßnahmen zu ergreifen sind, falls sich nach Inbetriebnahme der elektrifizierten Bahnstrecke herausstellt, dass das Galeriebauwerk für die Reduzierung der Störwirkung des elektrifizierten Zugverkehrs auf die Funktionsfähigkeit der MFuEST Sengwarden nicht ausreichend ist.

Weiterer Regelungsbedarf wird nicht gesehen. Den Belangen der Bundeswehr wird durch die 1. Planänderung Rechnung getragen, da – entsprechend der Anlage 15.1 – die Beeinträchtigungen bzw. Störungen der Marinefunkstation aufgrund der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke durch das Galeriebauwerk auf ein tolerierbares Minimum reduziert werden können.

B.5.17 Belange des JadeWeserPort Portes

a) Stellungnahme vom 07.12.2015

Die JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG weist darauf hin, dass baubedingte Streckensperrungen auf ein Minimum zu beschränken seien. Sperrungen, die länger als 8 Stunden dauern, seien möglichst zu vermeiden. Zur Abstimmung der Schnittstellen, wird um rechtzeitige Kontaktaufnahme gebeten. Weiterhin wird um eine baubegleitende Abstimmung zwischen dem Bauherrn und den JWP-Gesellschaftern sowie eine weitere Beteiligung am Verfahren gebeten.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise hinsichtlich der baubedingten Streckensperrungen zur Kenntnis. Sie teilt mit, dass für den Einschub der drei geplanten neuen Eisenbahnüberführungen auf der Strecke 1552 „EÜ Kirchspieltief“ in km 3,486, „EÜ Anzeteler Grenzleide“ in km 6,565 und „EÜ Sengwarder Verbindungstief“ in km 7,774 eine Totalsperrung im Zusammenhang mit der Anhebung der Fußgängerbrücke im Bahnhof Varel von mehr als 8 h vorgesehen ist. Diese ist baubetrieblich angemeldet und für die Herstellung der Bauwerke unerlässlich. Weitere Sperrpausen seien zum derzeitigen Projektstand noch nicht bekannt. Analog zu den übrigen Bauabschnitten zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven werde das Sperrkonzept rechtzeitig vor Baubeginn mit den betroffenen Betreibern und Anschließern abgestimmt. Bei Bedarf zur zwischenzeitlichen Abstimmung wird seitens der Vorhabenträgerin zudem direkter Kontakt zur JWP-Gesellschaft aufgenommen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ergibt sich aufgrund der Stellungnahme und der Erwidern der Vorhabenträgerin kein Regelungsbedarf.

b) Stellungnahme vom 22.01.2020

Die JadeWeserPort Realisierung GmbH & Co. KG hat keine Bedenken gegen die Planänderung. Es stellte sich lediglich die Frage, welche Lademaßüberschreitung, z.B. für Projektladung, durch das Galeriebauwerk auf der Strecke zum JWP noch möglich sein werde.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass das Lichtraumprofil der Strecke unverändert (G2, GA) bleibt und sich nicht von dem der übrigen Streckenabschnitte unterscheiden wird, sodass keine zusätzlichen Vorgaben zum Lademaß zu beachten sind.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde besteht bzgl. dieser Stellungnahme kein Regelungsbedarf.

B.5.18 Belange des Denkmalschutzes

5.17 Niedersächsisches Landesamt für Denkmalpflege (NLD) – Abteilung Archäologie – Stützpunkt Oldenburg

a) Stellungnahme vom 19.05.2017

Das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege teilt mit, dass ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde gemäß § 14 Abs. 1 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes meldepflichtig sind. Weiterhin weist das NLD darauf hin, dass Bodenfunde und Fundstellen nach § 14 Abs. 2 des Niedersächsischen Denkmalschutzgesetzes bis zum Ablauf von 4 Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen sind, bzw. für ihren Schutz Sorge zu tragen ist, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

Die Vorhabenträgerin hat mitgeteilt, dass Sie die Hinweise des NLD zur Kenntnis nimmt. Aus Sicht der Anhörungsbehörde bestehen keine weiteren Bedenken. Sie regt an, die Einhaltung der Hinweise durch die Vorhabenträgerin in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

b) Stellungnahme vom 07.01.2020

Das Niedersächsische Landesamt für Denkmalpflege führt zur 1. Planänderung an, dass im Rahmen der Abwägung (Anlage 2, Kap. 3.1, S. 20) der Aspekt des denkmalrechtlichen Umgebungsschutzes im Sinne des § 8 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG) fehle. Demnach dürfen Anlagen in der Umgebung eines Baudenkmals nicht errichtet werden, wenn dadurch das Erscheinungsbild des Baudenkmals beeinträchtigt wird. Durch das Galeriegebäude, welches eine erhebliche Ausdehnung hat, sei der Umgebungsschutz der Hofanlage Heisterberg 1 in

Sengwarden betroffen, da sich das Galeriegebäude störend auf die Einzelhofanlage mit Wurt in nur 600 m Entfernung der Bahnlinie auswirke. Es sei daher eine Prüfung der Maßnahme auf der Grundlage des § 7 Abs. 2 NDSchG erforderlich, in der dargelegt werde, welches öffentliche Interesse das Interesse an der unveränderlichen Erhaltung des Kulturdenkmals überwiegt und den Eingriff zwingend verlangt.

Die Vorhabenträgerin führt an, dass das denkmalgeschützte Heisterberg-Wurt südlich der Bahnstrecke in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) behandelt wurde (Anlage 11, Kap. 2.3 und 3.3.2). Der Abstand zum geplanten Galeriebauwerk beträgt ca. 600 m, also ungefähr der 60fachen Höhe des Galeriebauwerk über Gelände. Aufgrund dieses Abstandes wurde in der UVS festgestellt, dass keine negativen Auswirkungen des Vorhabens auftreten werden. Zudem ist die Heisterberganlage typischerweise bereits von höheren Gehölzen umgeben, weswegen sie von einem Punkt nördlich der Bahnstrecke eher als Kleingehölz wahrgenommen werde. Die Unterbrechung der Sichtbeziehungen beiderseits des Galeriebauwerkes wurde neben den anderen negativen visuellen Auswirkungen beim Schutzgut Landschaftsbild in der UVS und durch die geplanten Begrünungsmaßnahmen am Bauwerk auch in puncto naturschutzrechtliche Eingriffsregelung entsprechend gewürdigt. Eine denkmalrechtliche Prüfung gem. § 7 NDSchG ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht erforderlich.

Die Auswirkungen auf Baudenkmale wurde, wenn auch sehr knapp, in der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) abgehandelt.

Die Genehmigungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Die antragsgegenständliche Ausbaustrecke liegt im öffentlichen Interesse. Das Galeriebauwerk wurde im Rahmen einer Variantenuntersuchung als vorzugswürdig ermittelt. Die Prüfung der Maßnahme auf der Grundlage des § 7 Abs. 2 NDSchG ergibt damit, dass das öffentliche Interesse das Interesse an der unveränderlichen Erhaltung des Kulturdenkmals überwiegt und den Eingriff zwingend verlangt. Weiteres ist der Variantenuntersuchung und der Planrechtfertigung zu entnehmen.

B.5.19 Belange der Telekom Deutschland GmbH

Stellungnahme vom 10.02.2020

Zwischen Bahn-km 7,95 und 8,05 kreuzen mehrere Telekommunikationslinien der Telekom die Bahntrasse. Die im Planbereich liegenden Telekommunikationslinien der Telekom werden von der Baumaßnahme berührt und müssen infolgedessen gesichert, verändert oder verlegt werden.

Bei der Bauausführung sei darauf zu achten, dass Beschädigungen der vorhandenen Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen (z. B. im Falle von Störungen) der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien jederzeit möglich ist. Es sei deshalb erforderlich, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom informieren. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Hinweise der Telekom beachtet werden.

Von Seitens der Anhörungsbehörde wird empfohlen, entsprechende Nebenbestimmungen zum Schutz der Leitungen der Telekom in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

B.5.20 Forderungen der Ev.-Luth. Kirche in Oldenburg

5.19 Ev.-Luth. Kirche in Oldenburg – Gemeinsame Kirchenverwaltung – Regionale Dienststelle Friesland - Wilhelmshaven

Stellungnahme vom 10.03.2020

Es wird angeregt, als Gerüst für einen notwendigen Nutzungsvertrag zwischen DB, Kirchengemeinde und Bewirtschaftern, den bzgl. einer Durchlasserneuerung im Januar 2018 geschlossenen Vertrag zwischen den drei Parteien anzuhalten. Dabei wird vorausgesetzt, dass vertraglich nicht betroffene Flächenareale auch weiter vollumfänglich landwirtschaftlich sinnvoll nutzbar bleiben und sämtliche Flächeninanspruchnahmen möglichst im Vorfeld mit dem jeweiligen Bewirtschafter abgestimmt werden. Die dauerhaft im Eigentum der DB stehenden Wegefläche müssen entschädigungsfrei durch die Kirchengemeinde und deren Pächter mitgenutzt werden dürfen. Soweit nötig, seien die Wege im Hinblick auf einen Viehtrieb mit einer festen Oberfläche zu versehen. Sollten bestehende Wege für die Baumaßnahme durch die DB genutzt werden, sei im Vorfeld eine Beweissicherung durchzuführen.

Die Bewirtschafter seien auch für die durch das Galeriebauwerk verursachten Wind- und Lichtverschattungen zu entschädigen. Sofern durch die dauerhaften Flächenüberlassungen Restflächen entstehen, die landwirtschaftlich nicht sinnvoll genutzt werden können, dann ist diese Restfläche entweder ebenfalls zu entschädigen oder durch die DB zu erwerben.

Der etwaige Bau einer Rohrtrasse für Flüssiggas sei bei den weiteren Planungen der DB zu berücksichtigen. Sollte das Galeriebauwerk nicht mehr benötigt werden, so hat die DB einen vollständigen Rückbau veranlassen.

Die Vorhabenträgerin wird die Hinweise berücksichtigen. Darüber hinaus erwidert sie, dass bauzeitliche und dauerhafte Bewirtschaftungseinschränkungen wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme einschließlich Restflächennutzung oder Wind / Lichtverschattung unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich geregelt und entschädigt werden. Bauzeitlich genutzte Flächen werden nach Abschluss der Arbeiten so wiederhergestellt, dass ihre vorherige Nutzung wieder uneingeschränkt ermöglicht wird. Ein Beweissicherungsverfahren vor Bauausführung für bauzeitlich genutzte Wege wird durchgeführt. Der bauzeitliche Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen wird gewährleistet. Die neuen Zuwegungen für Rettungskräfte werden für den landwirtschaftlichen Anliegerverkehr freigegeben. Sollte in der Zukunft die abschirmende Wirkung des Galeriebauwerkes für die Marinefunkempfangsstelle nicht mehr erforderlich sein, wäre ein Rückbau aus Sicht der Vorhabenträgerin möglich, sofern dann eine Finanzierungszusage des Bundes vorliege und keine technischen oder eisenbahnbetrieblichen Belange dagegensprechen würden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde sind in den Planfeststellungsbeschluss Nebenbestimmungen aufzunehmen, damit sichergestellt ist, dass der Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen während der Baumaßnahme gewährleistet ist und die bauzeitlich genutzten Flächen nach Beendigung der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand hergestellt werden. Im Übrigen sind Entschädigungen nicht Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses und bedürfen daher keiner Regelung.

In Bezug auf die geplante Flüssiggasleitung schließt sich die Anhörungsbehörde den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Das Planfeststellungsverfahren zum PFA 6 laufe bereits seit einigen Jahren, wohingegen eine Genehmigungsplanung für die Flüssiggasleitung noch nicht vorliege, sodass umgekehrt die Planungen zur Flüssiggasleitung die Planungen zum PFA 6 berücksichtigen müssen. Die Kirchengemeinde hat nicht dargelegt, dass es sich bei der Flüssiggasleitung um eine hinreichend verfestigte Planung handelt, die im Sinne des Prioritätsgrundsatz einen Vorrang beansprucht. Insofern musste das gegenständliche Vorhaben keine Rücksicht auf eine konkurrierende Planung nehmen.

Hinsichtlich der geforderten Rückbauverpflichtung des Galeriebauwerkes Anhörungs- und Genehmigungsbehörde keinen Regelungsbedarf. Eine gesetzliche Rückbauverpflichtung bei Nutzungsaufgabe von Eisenbahnanlagen besteht nicht. Bei einem beabsichtigten späteren Rückbau des Galeriebauwerkes handelt es sich entweder um eine planfeststellungsbedürftige Änderung einer Betriebsanlage einer Eisenbahn oder es müsste ein Freistellungsantrag gestellt werden.

Die Genehmigungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Anhörungsbehörde an

B.5.21 Private Einwendungen

Die folgenden Personen haben Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben. Die Vorhabenträgerin hat zu den Einwendungen Gegenäußerungen erstellt. Im Folgenden werden die Einwendungen sowie die Erwidierungen der Vorhabenträgerin zusammengefasst dargestellt und es wird jeweils Stellung genommen. Wegen der Einzelheiten wird auf die jeweiligen Schriftstücke verwiesen.

Erstes Beteiligungsverfahren

B.5.21.1 Belange des Einwenders U01

Der Einwender ist Eigentümer eines Hofes in Uppers Nr. 2, Gemarkung Sengwarden in Wilhelmshaven. Es wird darum gebeten, die Lärmimmissionen so gering wie möglich zu halten. Weiterhin führt der Einwender aus, dass er mindestens gleichwertige Lärmschutzmaßnahmen erwarte, so wie dies im Voslapper Groden durch eine Lärmschutzmauer geschehen ist.

Die Vorhabenträgerin erwidert daraufhin, dass für sie die Verpflichtung besteht, beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Schienenverkehrswegen aktiv und passiv wirkende Schallschutzmaßnahmen durchzuführen, soweit sie sich aus der 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) und der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) ergeben. Näheres dazu ergibt sich aus der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 13.1) der Planfeststellungsunterlage.

Die Schallimmissionen aus dem prognostizierten Schienenverkehr der eingleisigen Bahnstrecke wurden bereits im Planfeststellungsverfahren zur Anbindung des JadeWeserPort - Herstellung der Verfügbarkeit, 2. Bauabschnitt untersucht. Danach wurden für keine Wohnhäuser in Uppers Grenzwertüberschreitungen festgestellt.

Da das vorliegende Verfahren den Bau eines neuen Kreuzungsgleises im Bereich der Ölweiche einschließt, wurde die schalltechnische Untersuchung für diesen Abschnitt neu erstellt. Da sich zwischenzeitlich die von der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Bundes-Immissionsschutzverordnung) vorgegebene Berechnungsvorschrift „Schall 03“ geändert hat, weichen die neuen Ergebnisse von denen aus dem ersten Verfahrens etwas ab.

Die schalltechnische Untersuchung hat ergeben, dass sich aus der geplanten Maßnahme des Überholgleises im Bereich Ölweiche an bahnzugewandten Hausseiten von drei Wohngebäuden (Haus-Nr. 6, 7, 7a; insgesamt fünf Schutzfälle) der

anzusetzende Immissionsgrenzwerte nachts von 54 dB(A) um bis 1,1 dB(A) überschritten wird. Aufgrund der Entfernung der Gebäude zur Bahntrasse (über 200 m) beträgt diese Grenzüberschreitung jedoch nur maximal 1,1 dB(A). Die Immissionsgrenzwerte Tags von 64 dB(A) werden deutlich unterschritten.

Für die errechneten Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nachts bestehen Ansprüche auf Maßnahmen zum Schallschutz dem Grunde nach. Um die Immissionsgrenzwerte nachts von 54 dB(A) einzuhalten wäre eine hochabsorbierende Schallschutzwand bahnlinks mit einem Abstand von 3,3 m zur Gleisachse bei einer durchgehenden Höhe von 1,0 m über Schienenoberkante auf einer Länge von 300 m erforderlich. Da die Anzahl der zu lösenden Schutzfälle bei relativ hohen Kosten einer möglichen Schallschutzwand auf der Nordseite der Bahnanlage direkt in das Nutzen-Kosten-Verhältnis eingehen, errechnet sich aus Sicht der Vorhabenträgerin bei fünf Schutzfällen ein ungünstiges Verhältnis.

Aus den geringfügigen Grenzwertüberschreitungen für die Siedlung Utters und der geringen Anzahl von Schutzfällen lässt sich laut der Vorhabenträgerin kein Erfordernis für aktive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Lärmschutzwände) ableiten, da der Gesetzgeber im § 41 Absatz 2 Bundes-Immissions-schutz-gesetz festgelegt hat, dass die Kosten für Schallschutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zum Schutzzwecke stehen dürfen.

Im Ergebnis plant die Vorhabenträgerin, auf passive Maßnahmen zum Schallschutz abzustellen. Dadurch besteht für diese Gebäude (Haus-Nr. 6, 7, 7a) ein Anspruch dem Grunde nach auf passive Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster, Schalldämmlüfter). Art und Umfang der Maßnahmen werden im Anschluss an dieses Planfeststellungsverfahren durch einen Schallgutachter festgelegt und die bauliche Umsetzung mit dem Eigentümer geregelt.

Bei den Häusern 3 bis 5 in der „dritten“ Gebäudereihe liegen keine Grenzwertüberschreitungen mehr vor, sodass für das Gebäude des Einwenders in Utters 2, das mit ca. 300 m noch weiter von der Bahntrasse entfernt liegt, eine Neuberechnung der Schallimmissionen nicht erforderlich ist. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen besteht für das Gebäude daher nicht.

Die Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde schließt sich den rechtlichen Ausführungen der Vorhabenträgerin an und sieht keine Veranlassung, eine anderweitige juristische Einordnung des Vorhabens zu initiieren. Die Ansprüche auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach sollten explizit im Planfeststellungsbeschluss festgesetzt

Kommentiert [WS25]: NOCH MACHEN! Oder in Planunterlagen?

Kommentiert [SM26R25]: Es ist ein gesetzlicher Anspruch gem. §§ 42, 43 BImSchG. Es reicht aus, wenn im Schallgutachten die IO mit Anspruch dargestellt sind. Natürlich kann man noch zusätzlich in den Beschluss reinschreiben, daß ein Anspruch auf pass. Lärmschutz besteht.

B.5.21.2 Belange des Einwenders U02

Die Herren Bernd Grahlmann und Gerd Grahlmann sowie die Mühlenfeld GmbH (die Herr Bernd Grahlmann als Geschäftsführer vertritt) und der Realverband Nr. 25 (dessen Verbandsvorsteher Herr Bernd Grahlmann ist) sind Eigentümer von verschiedenen Wirtschaftswegen und Flächen, die laut Planunterlagen für die Baustelleneinrichtung vorgesehen sind. Von der Planung betroffen sind die im Grunderwerbsverzeichnis unter den Grundbuchblattnummern 6885 (Bernd Grahlmann) und 14139 (Gerd Grahlmann) verzeichneten Grundstücke. Es handelt sich dabei um den landwirtschaftlichen Wirtschaftsweg parallel zum Industriestammgleis von der Eisenbahnbrücke K294 bis zum Accumer See und um die vorgesehenen Baustelleneinrichtungsflächen 601, 602, 603. Die vorhandenen Wirtschaftswege, Ausweichen, Lagerplätze und Wendehammer dienen der landwirtschaftlichen Nutzung der durch die Wege erschlossenen Flächen und den weiteren Nutzungsberechtigten, schildert der Einwender.

Die landwirtschaftlichen Transportverkehre für die insgesamt ca. 130 ha erschlossenen Flächen dürfen durch die Mitbenutzung der Wege durch die Baumaßnahme nicht beeinträchtigt werden. Soweit durch die Mitbenutzung der Wege durch die DB Behinderungen für andere Berechtigte entstehen, so seien diese entschädigungspflichtig. Die vorhandenen Wirtschaftswege sind 3,5 m breit, ein Begegnungsverkehr auf der Strecke sei ohne Beschädigung der Bermen nicht möglich. Es sollte daher in der Mitte der Strecke eine großzügige Ausweiche hergestellt werden, fordert der Einwender.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass es sich bei den aufgeführten Wegen um vorhandene asphaltierte Straßen, die als Zufahrt für die Herstellung der Oberleitungsmaste dienen sollen, handelt. Diese Arbeiten sind zeitlich begrenzt und werden nur wenige Tage dauern, so dass es aus Sicht der Vorhabenträgerin kaum zu Begegnungsverkehr kommen wird. Eine Ausweichstelle ist bei Bahnkilometer 1,1 zwischen den beiden Zufahrtsmöglichkeiten vorhanden.

Die Vorhabenträgerin sagt die Beachtung der Hinweise zu. Für Entschädigungsfragen, die außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln sind, sieht die Anhörungsbehörde keinen weiteren Regelungsbedarf. Dazu gehört auch die Frage, ob in einzelnen Fällen eine Entschädigung gewährt werden kann.

Der Einwender führt weiter aus, dass die erste Hälfte des Wirtschaftsweges von der Brücke K294 Richtung Accum neuwertig hergestellt sei und wahrscheinlich geeignet sei höhere Transportlasten aufzunehmen. Die zweite Hälfte von der Lagune bis zum

Accumer See sei für die stärkere Beanspruchung durch höhere Transportlasten nicht geeignet und müsse für höhere Belastungen verstärkt werden. Die Beanspruchung der Wege werde allein durch den Antransport und beim Rückbau durch den Abtransport der Schüttgüter für die Herstellung der Baulagerflächen und vor allem der Baustraße entlang des Accumer Sees erheblich sein, so der Einwender.

Die Vorhabenträgerin verweist hier erneut darauf, dass es sich bei den aufgeführten Wegen um vorhandene asphaltierte Straßen handelt, die als Zufahrt für die Herstellung der Oberleitungsmaste dienen sollen. Es werden keine Schüttgüter transportiert. Die Straße dient nur als Zufahrt für die Herstellung der Oberleitung, so dass von keiner höheren Transportlast auszugehen ist. Im Fall einer Gewichtsbeschränkung wird von der zuständigen Verkehrsbehörde eine Ausnahmegenehmigung eingeholt, erklärt die Vorhabenträgerin.

Weiterhin teilt die Vorhabenträgerin mit, dass es geplant ist, ein Beweissicherungsverfahren vor Baubeginn und nach Bauende durchzuführen. Auch können zusätzliche geeignete Maßnahmen während der Bauzeit getroffen werden, um die vorhandenen Wege zu schützen (z.B. durch den Einsatz von Baggermatratzen). Sollten trotz Vorsorgemaßnahmen Schadstellen entstehen, werden diese wieder instand gesetzt.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt, diese Zusagen der Vorhabenträgerin in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen.

Der Einwender kritisiert weiterhin, dass aus den Planunterlagen nicht erkennbar sei, ob die Rammarbeiten für die Masten entlang des Gleises vom Gleis aus durchgeführt werden sollen oder von der Seite des Wirtschaftsweges. Sollte Letzteres vorgesehen sein, werde es zu erheblichen Unterbrechungen bei der Nutzung der Wege kommen, die gesondert zu erörtern wären. Rammarbeiten können, egal von welcher Seite sie vorgenommen werden, bei den besonderen Bodenverhältnissen im Plangebiet zur Beeinträchtigung der Tragfähigkeit des Untergrundes führen, wenn der stark schluff- und tonhaltige Boden durch die andauernden Erschütterungen ins „Schwimmen“ gerät. Welche Vorsorgemaßnahmen hier getroffen werden können, wären zu erörtern.

Die Vorhabenträgerin teilt hierzu mit, dass die Errichtung der Oberleitungsmaste überwiegend über bahnparallele Seitenwege geplant ist; vereinzelt auch vom Gleis aus erfolge. Die dafür vorgesehenen Flächen sind in den Lageplänen der Planfeststellungsunterlage dargestellt (Anlage 5.1). Die Wahl eines geeigneten Gründungsverfahrens beruht laut Vorhabenträgerin auf vorab durchgeführten Bodenuntersuchungen und Erfahrungen aus vorangegangenen Bauabschnitten.

Der Einwender macht in seiner Einwendung darauf aufmerksam, dass laut Planunterlagen vorgesehen sei, den Durchlass des Barkeler Pumpschlotes von 150 auf 100 cm zu verengen. Die Sohltiefe des Durchlasses dürfe dabei nicht erhöht werden, denn sie sei weiterhin für den Abfluss des Drainagewassers von etwa 10 ha Ackerfläche nördlich der B210 neu erforderlich. Das Wasser des Straßengrabens nördlich der nordöstlichen Brückenrampe der B210 neu werde durch eine 200er KG-Verrohrung direkt vor dem Durchlass des Barkeler Pumpschlotes eingeleitet. Diese Einleitung erfolge auf dem Niveau des niedrigsten Wasserstandes, durch höheren Wasserstand und wegen des Bewuchses sei sie kaum zu sehen. Vor Beginn der Baumaßnahme sei dieses Rohr aufzusuchen und zu sichern. Die Verrohrung des Barkeler Pumpschlotes unterführe den Graben sowohl unter das Gleis als auch unter den Wirtschaftsweg hindurch als einheitliches Bauwerk. Baulastträger des gesamten Durchlasses war und ist die Deutsche Bahn AG. Dies solle aus den Planunterlagen klar hervorgehen, fordert der Einwender.

Die Vorhabenträgerin teilt mit, dass sich die Entwässerungssituation durch den Bau der Straßenumfahrung Schortens (B210) geändert hat. Der angesprochene Durchlass hat nun weniger Wasserdurchfluss. Der Durchmesser des Durchlasses kann deshalb verringert werden. Die Verkleinerung wird durch Einziehen eines Stahlrohres mit verringertem Durchmesser und mit einer demzufolge notwendigen geringfügigen Anhebung der Sohle erfolgen und ist mit dem Wasser- und Bodenverband im Kreis Friesland, der Sielacht Rüstringen, abgestimmt. Die weiteren Hinweise werden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen. Weiterhin informiert die Vorhabenträgerin, dass sowohl die bisherige, als auch die neu erstellte Anlage im Besitz der DB Netz AG ist und ihrer Unterhaltungspflicht unterliegt.

Zur Fläche 6.1 teilt der Einwender mit, dass diese lediglich landwirtschaftliche Nutzfläche betrifft. Sie sei wieder herzurichten, Bodenverdichtungen seien wieder aufzulockern, der Nutzungsausfall bis zur normalen Kulturfähigkeit sei ebenso zu entschädigen wie der Ausfall der Flächenprämie, gleiches gelte für die weiteren Flächen. Die Fläche 6.2 liegt vor der einzigen Zuwegung für das betroffene Flurstück, die hinter liegende Fläche ist u.U. auch nicht zu bewirtschaften. Die Ausstülpung des Weges in der Kurve an der Fläche 6.2 werde heute als Ausweiche oder als Lagerfläche für Schüttgut genutzt. Sie müsse in ausreichender Größe befestigt werden, um Begegnungsverkehr für Großfahrzeuge zu ermöglichen. Die Fläche 6.3 beinhalte einen Wendepplatz mit einem Radius von 10 m, dieser brauche nach Abschluss der Bauarbeiten nicht zurückgebaut werden, er könne weiterhin für die Bedürfnisse der Gewässerunterhaltung dienen.

Die Vorhabenträgerin wird die Hinweise beachten. Zur Fläche 6.2 teilt die Vorhabenträgerin mit, dass die Arbeiten zur Herstellung der Oberleitungsmasten zeitlich begrenzt sind und nur wenige Tage dauern werden, so dass es aus Sicht der Vorhabenträgerin kaum zu Begegnungsverkehr kommen wird. Die Fläche sei daher in ausreichender Größe geplant. Zur Fläche 6.3 besteht aus Sicht der Vorhabenträgerin keine Notwendigkeit, den Wendepunkt nach Beendigung der Arbeiten nicht wieder zurückzubauen.

Seitens der Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde wird hier keine weitere Veranlassung gesehen, da die Entschädigungsfragen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zu regeln sind.

Weiterhin erläutert der Einwender, dass die betroffenen Wirtschaftswege eine gewerbliche Lagunenanlage erschließen, in der Restsubstrat einer Biogasanlage gelagert wird. Befüllung und Entleerung bewirken Transportvolumen von 20.000t pro Jahr mittels Güllewagen. Befüllung und Entleerung verursachen temporär hohes Verkehrsaufkommen auf den Wirtschaftswegen. Soweit diese Nutzung durch die DB beeinträchtigt wird, kann erheblicher wirtschaftlicher Schaden entstehen. Die Fahrer der Güllefahrzeuge kennen die Bedingungen der einspurigen Fahrbahn und blockieren sich nicht gegenseitig. Erfahrungen aus der zurückliegenden Baumaßnahme der Bahn erinnern an teilweise chaotische Ereignisse, wenn ortsunkundige Lkw-Fahrer in die einspurigen Wege einfuhren und bei Gegenverkehr die Straße blockierten.

Die Hinweise werden von der Vorhabenträgerin zur Kenntnis genommen. Sie teilt mit, dass im Vergleich zu vorangegangenen Maßnahmen, die Arbeiten zur Herstellung der Oberleitung zeitlich begrenzt sind und nur wenige Tage in Anspruch nehmen, so dass es kaum Baustellenverkehr bzw. Begegnungsverkehr geben wird. Die Vorhabenträgerin bzw. die ausführende Baufirma wird sich vor Beginn der Maßnahme mit dem Betreiber abstimmen und die Einschränkung im Bauablauf berücksichtigen.

Frühzeitige Abstimmungen zwischen der Vorhabenträgerin und den Grundstückseigentümern bzw. Bewirtschaftern sind zwar wünschenswert, bedürfen jedoch keiner Festsetzung im Planfeststellungsbeschluss.

Der Einwender führt weiter aus, dass die betroffenen Wirtschaftswege ebenso der Erschließung des Windparks der Mühlenfeld GmbH dienen. Die Zuwegungsrechte seien grundbuchlich gesichert. Die Mühlenfeld GmbH habe ein Vorrangrecht für die Nutzung der Straßen gegenüber anderen Nutzungsberechtigten. Dies gelte für einfache Service-Fahrzeuge aber im Besonderen auch für Schwerlasttransporte, Überbreiten und Überlängen. Für diese Bedürfnisse sei die Mühlenfeld GmbH auch

berechtigt, die Wegenutzung für Dritte zu sperren. Der Abbruch der vorhandenen Windkraftanlagen und der Neubau der Anlagen stehen in den nächsten Jahren an. Zurzeit sieht es nicht so aus, dass diese Maßnahmen vor 2018 beginnen. Ausschließen lässt sich dies jedoch nicht. Die gleichzeitige Durchführung solcher Baumaßnahmen würde zu erheblichen Problemen führen. Unabhängig davon müsste der Ausweichplatz neben der Baustelleneinrichtungsfläche 6.2 erweitert und befestigt werden, damit große Autokrane und oder Überlängentransporter erforderlichenfalls Ausweichflächen oder Parkraum haben. Bisher wurden solche Fahrzeuge einfach auf dem Wirtschaftsweg im hinteren Bereich abgestellt, was dort die Sperrung des Weges zur Folge hatte. In der östlichen Berme des Wirtschaftsweges liegen die 20-kV-Kabel sowie das Telefonkabel des Windparks, diese sind in den offiziellen Kabelplänen nicht verzeichnet. In welcher Weise diese Kabel gesichert werden sollten, wäre noch zu erörtern, so der Einwender.

Die Vorhabenträgerin verweist wiederum darauf, dass die Arbeiten zur Herstellung der Oberleitung zeitlich begrenzt sind und nur wenige Tage in Anspruch nehmen, so dass es kaum Baustellenverkehr bzw. Begegnungsverkehr geben wird. Die Vorhabenträgerin bzw. ausführende Baufirma wird sich vor Beginn der Maßnahme mit dem Betreiber abstimmen und die Einschränkung im Bauablauf berücksichtigen. Zudem wird sich die Vorhabenträgerin mit dem Geschäftsführer der Mühlenfeld GmbH in Verbindung setzen, um die aktuellen Kabellagepläne zu bekommen. Die Kabel werden durch die Vorhabenträgerin bei Bedarf und in Abstimmung mit dem Betreiber durch geeignete Maßnahmen gesichert.

In den Planfeststellungsbeschluss sollte zur Sicherung und zum Schutz der vorhandenen Kabel entsprechende Nebenbestimmungen aufgenommen werden.

Der Einwender führt ferner aus, dass die „wegepflichtigen“ Mitglieder des Realverbandes Nr. 25 im Bereich der Brücken K294 und B210 neu ein unbeschränktes Wegerecht haben. Es dient der Erschließung der landwirtschaftlichen Nutzflächen sowie des Reiterhofes Bretting. Letzterer verursacht einen erheblichen Autoverkehr. Zusätzlich hat die Stadt Schortens den Schlüchtenser Weg als Radwegeverbindung zwischen Ostiem und Roffhausen ausgewiesen. Der Weg wird von Radfahrern stark benutzt. Es sollte in Erwägung gezogen werden, während der Bauzeit den Wirtschaftsweg für Radfahrer und Autos aus Sicherheitsgründen zu sperren. Eine alternative Radwegeverbindung besteht über die Roffhauser Landstraße, der Pkw-Verkehr zum Reiterhof kann über das interkommunale Gewerbegebiet Roffhausen umgeleitet werden.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass sie sich mit der Straßenverkehrsbehörde abstimmen wird. Regelungsbedarf wird von Seiten der Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde nicht gesehen.

Zudem bemängelt der Einwender, dass aus den Planunterlagen nicht erkennbar sei, für welche Zwecke die Grundstücke künftig Dritten dienen sollen und wo die Flurstücksteile innerhalb des Gesamtflurstückes gelegen sein sollen. Sollte hiermit womöglich ein Bepflanzungsverbot irgendeiner Art gemeint sein, ist völlig ungeklärt, wie z.B. Wildaufwuchs zu behandeln ist. Mangels Kenntnis des Inhalts einer dinglichen Sicherung könne hierzu auch nicht Stellung genommen werden.

Die Vorhabenträgerin gibt an, dass sich die dingliche Sicherung auf die Aufwuchsbeschränkung für Gehölze zum Schutz der Oberleitung (siehe Anlage 2 der Planfeststellungsunterlage, Kapitel 4.6.2, Seite 19) bezieht. Die Aufwuchsbeschränkung für Gehölze bezieht sich auf die Vorgaben der DIN VDE 0115 Teil 1 ("Bahnanwendungen - Allgemeine Bau- und Schutzbestimmungen") und den darauf basierenden DB-Richtlinien 997.0104 ("Oberleitungsanlagen instandhalten") und 882.0220 ("Rückschnittzone"). Daraus wurde der schematische Regelfall für Streckenelektrifizierungen abgeleitet, dass auf beiden Bahnseiten Bäume mit ihren Ästen sowie Sträucher nicht in eine Zone von ca. 6,7 m Breite ab Gleismitte hineinragen dürfen. Die Zone der Aufwuchsbeschränkung muss auf einen Bereich von im Regelfall ca. 9,20 m von Gleisachse erweitert werden, da auf den Masten die Federleitung mitgeführt wird, die im Hinblick auf die Aufwuchsbeschränkung mit einer Verstärkungs- bzw. Speiseleitung gleichzusetzen ist. Dazu werden mit dem Einwender im Anschluss an das Planfeststellungsverfahren entsprechende einzelvertragliche Regelungen getroffen, erklärt die Vorhabenträgerin.

Die Anhörungsbehörde sieht hierzu keinen Regelungsbedarf.

Insgesamt betrachtet die Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde die Ausführungen der Vorhabenträgerin als schlüssig und schließt sich diesen an. Weiterer Regelungsbedarf wird nicht gesehen.

B.5.21.3 Belange des Einwenders U03

Der Einwender wohnt in Sillenstede, Osterpiep 9a. Dort, am Ostrand von Sillenstede, sei der durch die bereits jetzt auf der Strecke fahrenden Güterzüge verursachte Lärm zu hören, so der Einwender. Es sei zu erwarten, dass der Geräuschpegel bei der geplanten Erhöhung der gefahrenen Zuggeschwindigkeiten stark ansteigen werde. Da sich durch die geplante Erhöhung der Zugfrequenzen auf durchschnittlich einen Zug alle 10 Minuten und Fahrten auch während der Nacht eine höhere Belastung ergebe,

fordert der Einwender zusätzlichen Lärmschutz. Weiterhin wird gefordert, bei der Beurteilung der Lärmemissionen die Lärmbelastung durch andere Quellen (z. B. Windkraftanlage) zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Schallimmissionen aus dem prognostizierten Schienenverkehr der eingleisigen Bahnstrecke bereits im Planfeststellungsverfahren zur Anbindung des JadeWeserPort - Herstellung der Verfügbarkeit, 2. Bauabschnitt untersucht wurden. Danach wurden für keine Wohnhäuser in Sillenstede Grenzwertüberschreitungen festgestellt, da die Siedlung ca. 2 km von der Bahntrasse entfernt liegt.

Weiterhin teilt die Vorhabenträgerin mit, dass die Zugzahl nach den derzeit gültigen Prognosen für das Jahr 2025 mit 71 Güterzügen deutlich geringer ist als die 86 Güterzüge, die in dem erwähnten Verfahren zum 2. Bauabschnitt zum Tragen kamen. Insofern ist eine weitere Zunahme des Güterzugsverkehrs nicht prognostiziert.

Die Vorhabenträgerin führt aus, dass zum Schutze der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen oder Schienenwegen sicherzustellen ist, dass die Beurteilungspegel die in den einschlägigen Verordnungen angegebenen Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten. Dabei ist jeder Verkehrsträger gesondert zu betrachten. Eine generelle Summenpegelbildung und -beurteilung hat der Gesetzgeber nicht vorgesehen. Fachlich abzulehnen ist darüber hinaus eine Summierung mit Schallquellen ganz anderer Art (z.B. Windkraftanlagen). Die 16. BImSchV wurde ordnungsgemäß abgearbeitet. Für die Immissionsorte, in denen die Immissionsgrenzwerte nachts überschritten werden, besteht dem Grunde nach ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen. Dadurch werden die Vorgaben der 16. BImSchV bzw. der 24. BImSchV eingehalten. Es sind keine Anhaltspunkte dafür erkennbar, dass ausnahmsweise eine Gesamtlärbetrachtung angezeigt wäre, um eine Gesundheitsgefährdung abzuwenden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde wird kein Handlungsbedarf gesehen. Auf die plausiblen Ausführungen in der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 13) wird ergänzend verwiesen.

B.5.22 Einwendungen und Stellungnahmen im Rahmen des Zweiten Beteiligungsverfahrens (1. Planänderung: Galeriebauwerk)

Im Rahmen des Beteiligungsverfahrens zur 1. Planänderung (2. Auslegung) sind bei der Anhörungsbehörde insgesamt 19 Einwendungen und zwei Stellungnahmen von

Naturschutzvereinigungen eingegangen. Drei Einwender werden anwaltlich vertreten (E01, E03 und E04). Die Einwendungen von E08 und E09 sind identisch; die Einwände von E10 und E11 sind in den Einwendungen von E07, E13, E15, E16 und E20 enthalten.

Alle erhobenen Einwendungen wurden nach Sachargumenten und Themen systematisch ausgewertet und erfasst. Soweit Einwendungen sich auf die nachstehend behandelten Sachthemen und Belange beziehen, werden diese somit gemeinsam behandelt. Überschneiden sich Einwendungen mit Sachthemen, die auch in den Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange angesprochen werden, wird auf die dortigen Ausführungen ergänzend Bezug genommen. Soweit Einwendungen darüber hinaus einen konkret individuellen, nicht weiter verallgemeinerungsfähigen Bezug zu einem bestimmten Privatbelang aufweisen, werden diese am Ende jeweils gesondert behandelt.

B.5.22.1 Unvollständige Auslegung von Planunterlagen

Von den Einwendern E03 und E04 wird als Verfahrensfehler gerügt, dass das Schreiben des Bundesamts für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr vom 23.11.2015 aus dem sich ergebe, dass eine elektrifizierte Bahnstrecke gegenüber der Marinefunkempfangsstelle Sengwarden einen Mindestabstand von 1.500 m wahren müsse, nicht offengelegt wurde. Dies sei jedoch erforderlich, da die Planänderung alleine aufgrund dieses Schreibens erfolge.

Aus landesbehördlicher Sicht und Sicht der Genehmigungsbehörde liegt der gerügte Verfahrensfehler nicht vor. Das genannte Schreiben der Bundeswehr musste nicht öffentlich ausgelegt werden. Der Umfang der auszulegenden Planunterlagen ist gesetzlich nicht vorgeschrieben und im Einzelfall zu beurteilen. Wesentlich ist insoweit, dass den von dem Vorhaben potentiell Betroffenen Anlass zur Prüfung ihrer Betroffenheit gegeben wird und damit die Möglichkeit eröffnet wird, Einwendungen zu erheben bzw. Stellungnahmen abzugeben. Nach gefestigter Rechtsprechung müssen deshalb nicht sämtliche Unterlagen ausgelegt werden, die möglicherweise erforderlich sind, um die Rechtmäßigkeit der Planung umfassend beurteilen oder den festgestellten Plan vollziehen zu können, sondern nur solche, die erforderlich sind, um den Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst machen. Alle Planunterlagen, die zur Erfüllung des Informationszweckes und für die Anstoßfunktion auszulegen waren, wurden ausgelegt.

B.5.22.2 Notwendigkeit des Galeriebauwerks und Varianten

In den Einwendungen werden neben räumlichen Varianten auch technische Alternativen, wie alternative Antriebstechniken, gefordert.

Es wird moniert, dass für das gegenständliche Vorhaben die Zugzahlen aus der Verkehrsprognose 2025 zugrundegelegt wurden, da sich die Dringlichkeit und Wirtschaftlichkeit der Maßnahme verändern würde, wenn geringere Güterzugzahlen, die sich aus der Seeverkehrsprognose 2030 ergeben, zugrundegelegt werden würde.

Aus landesbehördlicher Sicht ergibt sich die Notwendigkeit der gegenständlichen Maßnahme als Abschnitt der Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven und damit als laufende Nr. 28 im Abschnitt 1 (laufende und fest disponierte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs) der Anlage zu § 1 Bundesschienenwegeausbaugesetz. Die gesetzliche Bedarfsfeststellung ist für die Planfeststellungsbehörde bindend. Zeitgleich mit dem Bundesverkehrswegeplan (BVWP) 2030 wurde auch der Bedarfsplan Schiene, der auf dem BVWP aufbaut, beschlossen. Eine Änderung an der Erforderlichkeit der Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven erfolgte mit der Gesetzesänderung nicht.

Von einigen Einwendern (u.a. E03, E04, E07, E12 und E17) wird die Verlegung der Marinefunkempfangsstelle gefordert. Laut dem Gesetz über die Beschränkung von Grundeigentum für die militärische Verteidigung (Schutzbereichsgesetz) seien bei der Ausweisung eines Schutzbereiches die Erfordernisse der Raumordnung, insbesondere der Interessen des Städtebaus und des Naturschutzes und der Landschaftspflege sowie der landwirtschaftlichen und wirtschaftlichen Interessen angemessen zu berücksichtigen. Ein Gebiet dürfe nur zum Schutzbereich erklärt werden, wenn der mit dem Schutzbereich erstrebte Erfolg auf andere Weise nicht oder nicht rechtzeitig oder nur mit unverhältnismäßigen Mitteln erreicht werden könne. Diese gesetzliche Vorgabe sei mit der im vorliegenden Verfahren erfolgten Vorgehensweise nicht erfüllt. Das BAIUDBw habe bereits in seiner Stellungnahme vom 23.11.2015 Bedenken gegen die Streckenelektrifizierung geltend gemacht. Insofern hätten die Verantwortlichen mehrere Jahre Zeit gehabt, alternative Standorte für die Funkanlage zu prüfen. Angesichts der für die Errichtung des Galeriebauwerkes veranschlagten Kostenschätzung (hier wird von den Einwendern einmal 40 Mio. € und ein anderes mal 60 Mio. € angegeben) wäre es verhältnismäßig die Marinefunkempfangsstelle räumlich zu verlegen. In Betracht käme bspw. ein neu zu schaffender Bundeswehrstandort oder eine Verschiebung im Standortgelände selbst.

In diesem Zusammenhang wird auch die Notwendigkeit eines abschirmenden Galeriebauwerks für den störungsfreien Betrieb der Anlage der Bundeswehr angezweifelt. Es wird darauf hingewiesen, dass sich die Marinefunkempfangsstelle bereits heute in unmittelbarer Nähe zu als störend in Betracht kommenden Nutzungen (Ortslagen, L807, Windkraftanlagen) befinde. Nach der Schutzbereichsanzweiflung für die Verteidigungsanlage Marinefunkempfangsstelle Wilhelmshaven Sengwarden haben Freileitungen mit einer Spannung von 20 kV einen Mindestabstand von 600 m einzuhalten. Die vorliegend geplante 15-kV-Leitung der Bahn sei daher mit der derzeit maßgebenden Schutzbereichsanzweiflung des Bundesamts vom 29.06.2015 ohne weiteres vereinbar. Auch werden die Vorgaben der Bundeswehr, wonach entsprechend der Schutzbereichsanzweiflung vom 29.06.2015 ein Mindestabstand von 1.500 m für elektrische Bahnen unabhängig von der Empfangsfrequenz einzuhalten sei, angezweifelt.

Die Vorhabenträgerin entgegnet, dass im Rahmen der Alternativendiskussion auch eine Verlegung der Marinefunkempfangsstelle betrachtet wurde (Anlage 2, Kap. 1.3.2, Punkt 4). Eine Verlegung wird vom Bundesamt für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) ausgeschlossen: Die Empfangsstelle sei ein elementarer und nicht ersetzbarer Bestandteil der Informationsversorgung der schwimmenden und fliegenden Einheiten der Marine. In der Marine seien keine vergleichbaren Empfangsantennen vorhanden, sodass große Teile der Marineeinheiten nur auf die Hochfrequenz-Antennen in Sengwarden vermittelbar seien. Daher sieht die Bundeswehr keine Option, ihre Empfangsstelle zu verlegen oder technisch zu verändern. Darüber hinaus wäre es in der dichtbesiedelten Bundesrepublik nahezu unmöglich, noch freie und elektromagnetisch ruhige Standorte zu finden, die für den Betrieb einer derartigen Hochfrequenz-Empfangsanlage geeignet wären.

Rechtliche Grundlage hinsichtlich des Schutzbereichs ist eine "Schutzbereichsanzweiflung", die auf Grundlage des Gesetzes über die Beschränkung von Grundeigentum für die militärische Verteidigung (Schutzbereichsgesetz) aufgestellt wurde. Danach ist zum Antennenfußpunkt ein Mindestabstand von 1.500 m für elektrische Bahnen erforderlich. In den mehrjährigen Abstimmungsgesprächen mit Vertretern des Bundesamtes für Infrastruktur, Umweltschutz und Dienstleistungen der Bundeswehr (BAIUDBw) und der Bundeswehr wurde hinterfragt, inwiefern ein Störpotenzial der elektrisch fahrenden Züge ermittelt werden kann und inwieweit aufwendige Schutzmaßnahmen erforderlich sind.

Auf die Vorgaben der Bundeswehr hat die Vorhabenträgerin keine Einflussmöglichkeiten.

Aus welchen Gründen die Störemissionen des Windparks Anzetel keine Störungen des Marinefunkempfangs verursachen, kann von der Vorhabenträgerin nicht beantwortet werden. Entscheidend ist allein das Untersuchungsergebnis des Fraunhofer-Institutes FKIE, das eindeutig negative Auswirkungen des elektrischen Zugbetriebes auf die Marinefunkempfangsstelle prognostiziert hat, sofern die Bahnstrecke nicht ausreichend abgeschirmt wird. Die Marineempfangsstation hat eine Empfindlichkeit, die dem vorhandenen Außenrauschen mindestens entspricht. Daher können schon schwache Störungen, die andere elektrische oder hochfrequente Geräte und Anlagen nicht beeinträchtigen, die Funksignale so überlagern, dass deren Empfang bei Vorbeifahrt eines Triebfahrzeugs gestört wäre. Die Geräuschemissionen der Windkraftanlagen haben mit dem Störpotenzial des Zugbetriebs für die Bundeswehr nichts zu tun.

Für den ordnungsgemäßen Betrieb der Marinefunkempfangsstelle ist nicht allein die niederfrequente Hochspannung der Oberleitung problematisch, sondern die Abstrahlungen der Störungen, die von der Pulsweitenmodulation des Frequenzumrichters in den Triebfahrzeugen hervorgerufen werden, die u.a. beim Fahren, Bremsen, Anfahren des Triebfahrzeugs entstehen. Diese treten gerade im unteren Hochfrequenzbereich mit hohen Amplituden auf und sind klar messbar.

Es senden also die elektrisch betriebenen Fahrzeuge hochfrequente elektromagnetische Störungen aus, die das Grundrauschen am Ort der Marinefunkempfangsstelle erhöhen und somit den Empfang schwacher Signale aufgrund der resultierenden Verringerung des Signal-zu-Rausch-Verhältnisses einschränken (vgl. Anlage 15). Eine Vergleichbarkeit von 15, 20 bzw. 110 kV-(Frei)Leitungen ist daher hier nicht gegeben.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde besteht aufgrund den Ausführungen der Vorhabenträgerin kein Handlungsbedarf.

In einigen Einwendungen werden alternative Antriebstechniken gefordert, bei deren Einsatz auf die Oberleitung verzichtet werden könnte. Die Möglichkeit des Einsatzes von Lokomotiven, die gleichermaßen elektrisch und mit Diesel betrieben werden können, sei nicht geprüft wurden. Diese seien speziell für nicht elektrifizierte Teilstrecken entwickelt worden. Somit wäre es möglich, die Loks bis kurz vor den Eintritt in den Sende-/ Empfangsradius der Marinefunkempfangsstelle Sengwarden elektrifiziert zu fahren und dann auf Diesel umzuschalten, um den Bereich der

Kommentiert [WS27]: 58111: Abschirmbauwerk näher am Funkstandort möglich und geprüft?

Sendemasten von Störwirkungen des elektrischen Bahnbetriebs zu schützen. In Betracht kämen auch batteriebetriebene Schienenfahrzeuge oder Wasserstoff-Züge, die ebenfalls nicht elektrifizierte Streckenabschnitte überwinden können. Durch den Einsatz solcher Lokomotiven wäre die Errichtung des Galeriebauwerks und eine Elektrifizierung nicht erforderlich. Eine Elektrifizierung der Teilstrecke sei auch deshalb nicht notwendig, da durch das Galeriebauwerk die Landschaft verschandelt werde, obwohl eine Durchgängigkeit der Elektrifizierung (ohne Lokwechsel) bis in den Hafen nicht garantiert sei.

Die Vorhabenträgerin entgegnet, dass die Bedienung eines kurzen nicht elektrifizierten Streckenabschnitts mit Fahrzeugen mit Last-Mile-Diesel oder mit Zweikraft-Loks nicht umsetzbar ist. Solche Triebfahrzeuge haben einen Traktionsstromrichter, der maßgeblich zur Störabstrahlung beiträgt, sodass davon auszugehen ist, dass der störungsfreie Betrieb der Marinefunkempfangsstelle nicht gewährleistet wäre. Darüber hinaus ist die Zahl der am Markt verfügbaren Fahrzeugtypen, die neben der Versorgung durch die Oberleitung andere Energiespeicher mitführen, stark begrenzt. Die meisten Bestandsfahrzeuge könnten daher die Strecke nicht nutzen. Fahrzeuge mit anderen Antriebsarten, wie Wasserstoff oder Gas, sind für Güterzüge nicht marktreif. Würde auf die Elektrifizierung des Streckenabschnitts verzichtet werden und die Strecke nur durch o.g. Lokomotiven genutzt werden können, würde dies einem faktischen Zugangshindernis für diesen Streckenabschnitt gleichkommen. Dies hätte für die im Schienengüterverkehr aktiven Eisenbahnverkehrsunternehmen erhebliche Mehraufwendungen durch die notwendige Beschaffung eines im Vergleich zur „Normalausstattung“ aufwändigeren Fahrzeugs zur Folge. Damit wären die Zugänge zum JadeWeserPort und den übrigen Anschlüssen erheblich erschwert und somit auch die verkehrs- und klimapolitischen Ziele der Bundesregierung durch ausbleibende Schienenverkehre bzw. die erschwerte Verlagerung von Transporten auf die Schiene unterlaufen. Da die Gleise zum JadeWeserPort sowie zu den übrigen Anschlüssen ebenfalls elektrifiziert werden sollen, ist zukünftig ein durchgängig elektrischer Güterzugbetrieb möglich.

Aus landesbehördlicher Sicht ist den Ausführungen der Vorhabenträgerin zu folgen. Ergänzend wird auf § 3 Nr. 1 und Nr. 5 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (ERegG) verwiesen. Regelungsbedarf wird nicht gesehen.

Zusätzlich ist aus Sicht der Genehmigungsbehörde eine durchgehende Elektrifizierung erforderlich, um unnötige Umschlagzeiten zu vermeiden.

In dem Zusammenhang mit den alternativen Antriebstechniken wird weiter in den Einwendungen vorgeschlagen, dass der im Bereich Ölweiche geplante Wechsel der Antriebe (Diesel -Elektro) bis in den Bereich „Weißer Floh“ verlagert werde. Auch vor dem Hintergrund des Landschaftsschutzes und der Wirtschaftlichkeit sei es vorzugswürdiger, diese kurze Strecke mit Dieselloks zu fahren.

Ein Traktionswechsel von "Diesel auf Elektro" bereits am Weißen Floh (Beginn des PFA 6) und nicht erst an der Ölweiche (Ende des PFA 6) vorzunehmen ist nach den Ausführungen der Vorhabenträgerin nicht umsetzbar, da die Gleise zum JadeWeserPort sowie zu den übrigen Anschlüssen jenseits der Ölweiche ebenfalls elektrifiziert werden sollen. Eine Elektrifizierungslücke zwischen Weißem Floh und Ölweiche würde zudem den Vorgaben des Bundesverkehrswegeplanes zur Elektrifizierung der Gesamtstrecke entgegenstehen. Zudem ist nach aktuellem DB-Regelwerk bei einem Systemwechsel ein Kundenhalt einzulegen und daher wäre ein Wechsel der Antriebsart während der Fahrt auf Höhe des Weißen Flohs nicht zulässig. Im Bereich des Weißen Flohs und ebenso an der Ölweiche ist außerdem keine Infrastruktur für einen Traktionswechsel vorhanden, sodass dort auch kein Wechsel möglich ist. Auch die Infrastruktur zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven ist über die geplante Grundlast hinaus nicht für umfangreiche zusätzliche Traktionswechsel ausgelegt, vor allem würde die Dimensionierung der Abstellanlagen nicht ausreichen. Selbst im Bahnhof Sande sind keine gesonderten Lokabstellplätze vorhanden

Aus Sicht der Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde sind die Ausführungen der Vorhabenträgerin zu der in den Einwendungen vorgeschlagenen Variante plausibel. Ein Handlungsbedarf besteht daher nicht.

Zu der Möglichkeit, dass eine Signalanlage für Zeiten relevanten Funkverkehrs ausreichend sei, welche die Zugdurchgänge im sensiblen Bereich vorübergehend stoppen und so lenken könne, entgegnet die Vorhabenträgerin zu Recht, dass es bei der Marinefunkempfangsstelle keine bestimmten Zeiten für den Funkverkehr gibt und es zudem an einer ausreichend langen Vorlaufzeit mangeln dürfte, sodass eine vom Funkverkehr abhängige Streckensignalisierung technisch und organisatorisch abwegig ist.

Einwenderseits wird moniert, dass eine überirdische Trogbauweise (umgedrehter Trog als oberirdischer Tunnel) mit seitlicher Erdaufschüttung, die sich landschaftlich als 2. Deichlinie darstellen würde, nicht untersucht worden sei. Zwar wäre landschaftsbildlich mit der gleichen Baustrukturhöhe zu rechnen gewesen, jedoch hätte sich das Bauwerk besser in die Landschaft integriert.

Die Vorhabenträgerin entgegnet, dass diese Variante nicht gesondert untersucht wurde, da diese erstmals in Einwendungen vorgebracht wurde. Die Variante setzt sich jedoch im Wesentlichen aus Elementen zusammen, die bereits bei den bisherigen Varianten bewertet wurden. Die Ausmaße des "oberirdischen Tunnels" dürfte in seinen Ausmaßen in etwa einem an allen drei Seiten geschlossenen "Galeriebauwerk" entsprechen, nur, dass die Tunnelkonstruktion aufgrund des seitlichen Erddrucks insgesamt deutlich stabiler ausgeführt werden müsste. Da dieser "Tunnel" auch die Oberleitungsanlage umfassen müsste, läge seine Bauwerksoberkante auch bei ca. 10 m über Geländeneiveau. Die "seitliche Erdaufschüttung" ist vergleichbar mit der untersuchten Variante "Erddamm", nur dass es sich bei ihr um keinen Wall neben der Bahnstrecke handelt, sondern um zwei "halbe Wälle", die an die Tunnelkonstruktion angeschüttet wären. Positiv an der Variante ist eine bessere Integration in die Kulturlandschaft und die vollständigen Abschirmung des Schienenverkehrslärms. Die negativen Punkte überwiegen jedoch. Bei einem solchen langen Tunnel muss die Richtlinie des Eisenbahn-Bundesamtes "Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an den Bau und Betrieb von Eisenbahntunneln" angewandt werden. Nach dieser Richtlinie sind sehr umfangreiche Vorkehrungen für den Brandschutz notwendig, wie z.B. Rettungsplätze à 1.500 m² an beiden Tunnelportalen auf dem Niveau der Schienenoberkante, getrennte Zu- und Abfahrten zu den Rettungsplätzen sowie mindestens 1,2 m breite Fluchtwege im Tunnel. Die dauerhafte Flächeninanspruchnahme und damit die eigentumsrechtlichen Betroffenheiten wären wegen der Erdaufschüttung, der vorgelagerten Entwässerungsanlagen und des umfangreicheren Rettungskonzeptes deutlich größer als beim Galeriebauwerk. Der Material- und Rohstoffverbrauch (Stahl/Beton für Tunnelröhre, Sand/Klei für Anschüttung), das bauzeitliche Verkehrsaufkommen, die bauzeitlichen Luftschadstoff- und Staubemissionen und die Baukosten wären um ein Vielfaches größer als beim Galeriebauwerk bei gleichzeitig deutlich verlängerter Bauzeit. Das etwaige Überqueren der drei Fließgewässer ist aufgrund der größeren Breite ökologisch deutlich ungünstiger für die Gewässer. Es bestehen bei den weichen Untergrundverhältnissen große Baugrundrisiken, die bei dem enormen Gewicht der bis zu 10 m hohen Aufschüttungen auftreten können (Grundbruch, Auswirkungen auf die Gleislage, Grundwasserstau). Auch beim oberirdischen Tunnel sind wie beim Galeriebauwerk erhebliche Beeinträchtigungen der Offenlandbrutvögel zu erwarten, die durch die Meidung der beeinträchtigten Flächen bei Einhaltung von Abständen zum Bauwerk entstehen (Habitatverluste). Auch die optische Trennwirkung zwischen den beiden Dörfern wäre immer noch gegeben, wengleich sich auch neue Möglichkeiten zur Überquerung der Bahnstrecke ergeben könnten. Diese Nachteile wiegen den Vorteil

beim Landschaftsbild nicht auf, sodass aus Sicht der Vorhabenträgerin dieser Variante kein Vorzug zu geben wäre.

Aus landesbehördlicher Sicht und Sicht der Genehmigungsbehörde sind die Ausführungen der Vorhabenträgerin plausibel. Handlungsbedarf wird daher nicht gesehen.

Als räumliche Variante wird in den Einwendungen vorgeschlagen, dass anstelle des Galeriebauwerks an den Gleisen dieses östlich der Hooksierter Landstraße und in Sichtweite von Breddewarden weitergeführt werde. Die Anhörungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Die vorgeschlagenen baulichen Alternativen für das Teilstück östlich der L 810 / Hooksierter Landstraße würde parallel zur Straße und daher senkrecht und nicht mehr eng parallel zur Bahntrasse verlaufen, sodass keine Abschirmung für die Marinefunkempfangsstelle gegeben wäre. Soweit die Verlegung auch aus Lärmschutzgründen für Häuser in Breddewarden gefordert wird, wird auf die Ausführungen zu den betriebsbedingten Schallimmissionen verwiesen. Ein Anspruch auf aktive Lärmschutzmaßnahmen für die Häuser in Breddewarden besteht nachweislich des schalltechnischen Untersuchung nicht.

Weiter wird die Anwendung innovativer Maßnahmen am Gleis gefordert, wodurch die Höhe des Galeriebauwerks verringert werden könnte. Auch die Qualität der vorhandenen Gleise solle durch einen Neubau verbessert werden.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die geplante Höhe des Galeriebauwerkes sich aus der Höhe der eingehausten Oberleitungsanlage ergibt. Eine Reduzierung auf dieser Streckenlänge ist daher nicht möglich. Die Gleise wurden bereits im Rahmen der Streckenerüchtigung bis 2011 erneuert.

Die Genehmigungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an.

B.5.22.3 Natur und Landschaft

Sowohl von Einwendern als auch von den zwei Naturschutzverbänden werden Einwände in Bezug auf die mit dem Galeriebauwerk verbundenen Beeinträchtigungen in Natur und Landschaft vorgetragen.

Es wird moniert, dass die Möglichkeiten zur Vermeidung der Eingriffe im Sinne von § 15 Abs. 1 BNatSchG nicht hinreichend geprüft bzw. ausreichend berücksichtigt worden seien. Eine Vermeidung der Eingriffe wäre unter anderem durch die Verlegung der Marinefunkstation oder der Anwendung von störungsfreien Antriebsarten möglich.

Die Vorhabenträgerin verweist hinsichtlich dieser Einwände auf die durchgeführte Variantenuntersuchung.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde wurde das strikt zu beachtende Vermeidungsgebot gem. § 15 Abs. 1 BNatSchG durch die von der Vorhabenträgerin im Landschaftspflegerischen Begleitplan vorgesehenen Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen beachtet. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot verlangt weder eine Unterlassung des Vorhabens noch deren Ausführung an anderer Stelle.

Das geplante Galeriebauwerk stelle einen erheblichen Eingriff in das typische Landschaftsbild der Seemarschen und in den Lebensraum gefährdeter Brut- und Rastvogelarten dar. Bedingt durch optische Störreize gehen für die Avifauna insgesamt 19 ha Habitats verloren. Die Bedeutung des Raumes ergebe sich aus der Vielfalt und der hohen Anzahl gefährdeter und geschützter Arten. Vor allem die Wiesenbereiche nördlich der Bahnlinie sowie die Gewässer seien hier von besonderer Bedeutung. Die in erster Linie von Grünlandnutzung dominierten Flächen spielen für Wiesenvögel und hier vor allem für Limikolen als Rastgebiet eine Rolle. Durch das Bauwerk werden die Wiesenbereiche nördlich der Bahnlinie großflächig verschattet und beidseitig das für Offenlandbrüter bedeutsame freie Sichtfeld unterbrochen. Auch werden Beeinträchtigungen von Amphibien (Kröten, Frösche und Molche) und Fledermäusen befürchtet.

Zu diesen Einwänden erwidert die Vorhabenträgerin zu Recht, dass die Auswirkungen auf den Natur- und Artenschutz durch das Galeriebauwerk in den Planfeststellungsunterlagen ausführlich untersucht und ein umfangreiches Maßnahmenkonzept zur Vermeidung und Kompensation von Eingriffen entwickelt wurde (Anlage 10). Dauerhafte Auswirkungen durch das Galeriebauwerk sind danach vor allem für Wiesenbrüter zu erwarten, was sich im entsprechend großen geplanten Kompensationsumfang niederschlägt. Rastvögel hingegen lassen sich erfahrungsgemäß weniger von statischen Bauwerken und Fahrzeugen als durch Bewegungen von Menschen und Hunden stören.

Da es keine größeren dauerhaften Flächeneingriffe oder erhebliche Eingriffe in Gewässer gibt, sind etwaige Amphibienvorkommen nicht gefährdet. Sollten während der Bauzeit kritische Situationen auftreten, wird die Umweltfachliche Bauüberwachung in Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde für entsprechende Schutzmaßnahmen sorgen. Aufgrund der geplanten Kleintierdurchlässe im Galeriebauwerk bleibt generell auch die Quermöglichkeit für Amphibien erhalten.

Nach den Untersuchungen und Recherchen der Vorhabenträgerin sind im Nahbereich des Galeriebauwerkes keine Sommer- oder Winterquartiere für Fledermäuse vorhanden, jedoch gehört der Bereich östlich der L 810 zu einem Jagdhabitat, wo jedoch bereits das Galeriebauwerk endet.

Weiter wird eingewendet, dass auch die seltenen und zum Teil geschützten Arten des „Feucht-Röhricht-Gebietes“ des NABU in der Nähe des Galeriebauwerkes gestört werden und deswegen eventuell abwandern bzw. einen geringeren Bruterfolg hätten.

Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass mit dem "Feucht-Röhricht-Gebiet des NABU" ein Bereich unmittelbar westlich der L 810 auf der nördlichen Bahnseite gemeint ist. Dieser wird nur von der erforderlichen Baustraße tangiert, nicht aber durch größere Baustelleneinrichtungsflächen überformt. Diese Flächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder rekultiviert. Da das Bauwerk zur Nordseite geschlossen ist, wird eine Störung von Brutvögeln durch den Zugverkehr dort nicht mehr auftreten.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde ist den Ausführungen der Vorhabenträgerin zu folgen. Auf der Homepage des NABU Wilhelmshaven kann die Lage des in der Einwendung genannten Feuchtbiotops, welches sich auf der ehemaligen Sandentnahmestelle Breddewarden befindet, entnommen werden. Dieses befindet sich zwischen der Hooksielter Landstraße und dem Neuen Breddewarder Weg. In das Biotop wird weder baubedingt noch betriebsbedingt eingegriffen.

Das Galeriebauwerk stelle einen erheblichen Eingriff in das Landschaftsbild dar. Als Ausgleichsmaßnahme solle dieses mit Baumpflanzungen eingegrünt werden. Der Eingriff ins Landschaftsbild werde dadurch nicht geheilt; es bleibe ein Fremdkörper in der Marschlandschaft. Eine über 2 km lange Gehölzreihe sei untypisch für die hier gewachsene Kulturlandschaft. Zudem verbirge sich dahinter eine für größere Tiere undurchgängige Wand. Mögliche Panikreaktionen und deren Folgen beim Versuch, das vermeintlich schützende und durchgängige Gehölz zu durchqueren, lasse sich nicht abschätzen. Zudem sei diese Bepflanzung für gehölzbrütende Vögel ohne Wert, da diese nicht an stark frequentierten Verkehrsadern brüten. Für Limikolen bestehe durch Baumpflanzungen eine zusätzliche Vergrämungsgefahr, da die Bäume als Ansitz von potentiellen Prädatoren genutzt werden könnten. Im Landschaftspflegerischen Begleitplan werde zwar für Vögel und Fledermäuse eingeräumt, dass das bepflanzte halboffene Bauwerk „im Einzelfall“ zur Todesfalle werden könne, wenn sie in den Sog der Züge geraten. Das tatsächliche Ausmaß der durch diese besondere Bauweise verursachten Verletzungen und Tötungen von Tieren lasse sich jedoch nicht abschätzen. Angesichts zahlreicher besonders gefährdeter

bzw. geschützter Arten im Plangebiet sei dieses Risiko („nicht erheblich“) deutlich unterbewertet.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierzu, dass die beschriebene Vorgehensweise bei der Eingriffs-Ausgleichsbilanz bei der Erstellung der Planänderungsunterlagen zum Galeriebauwerk mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde (UNB) der Stadt Wilhelmshaven abgestimmt wurde. Sollte sich im Anhörungsverfahren zeigen, dass die Gehölzpflanzungen zur Eingrünung des Bauwerkes nicht im derzeit dargestellten Umfang realisierbar sind, würde sich der Bedarf an anderen Kompensationsmaßnahmen entsprechend erhöhen. Dem Eisenbahn-Bundesamt werden dann nach dem Anhörungsverfahren die endgültige Bilanzierung und die planerische Darstellung der erforderlichen **Kompensationsflächen** vorgelegt. Über diese Bilanzierung und die auszuweisenden landschaftspflegerischen Maßnahmen in städtischen Kompensationsflächenpools bzw. in Kompensationsflächenpools im Stadtgebiet Wilhelmshaven wird mit der UNB Einvernehmen hergestellt. Dass kilometerlange Gehölze in der Marsch zwar nicht der ursprünglichen Kulturlandschaft entsprechen, aber seit vielen Jahren in vielen Bereichen durchaus typisch sind, beweist quer zur Bahnstrecke der eingegrünte hohe Straßendamm der L 810 (Hooksieler Landstraße), wodurch die sehr starken Landschaftsbildbeeinträchtigungen durch den Verkehrsweg vermieden werden.

Kommentiert [WS28]: VHT, Rücksprache

Der Grünstreifen am Galeriebauwerk wurde nicht als Vermeidungsmaßnahme für Brutvögel konzipiert. Dass Gehölzbewuchs an Bahnstrecken durchaus von Brutvögeln besiedelt werden, lässt sich in anderen Strecken nachweisen. Die zusätzliche Vergrämung der Wiesenbrüter durch die geplanten Gehölzstreifen wurde berücksichtigt. Die Einschätzung des Risikos von Verletzungen und Tötungen von Tieren im Galeriebauwerk als "nicht erheblich" muss aus Sicht der Vorhabenträgerin nach derzeitigem Kenntnisstand nicht revidiert werden. Sollten sich im Laufe des Verfahrens in den weiteren Gesprächen mit den Naturschutzverbänden ergänzende Ideen für wirksame nichttechnische Vermeidungs- sowie für Kompensationsmaßnahmen ergeben, so wird die Vorhabenträgerin in Abstimmung mit der UNB der Stadt Wilhelmshaven überprüfen, inwieweit das Maßnahmenkonzept entsprechend anpasst werden kann.

Aus Sicht der Anhörungs- und Genehmigungsbehörde bestehen hinsichtlich den im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag und im Landschaftspflegerischen Begleitplan getroffenen Feststellungen und Bewertungen keine Bedenken. Die Unteren Naturschutzbehörden der Stadt Wilhelmshaven und des Landkreises Friesland haben

keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Begrünung des Galeriebauwerks als Ausgleichsmaßnahme für die Eingriffe in das Landschaftsbild vorgetragen.

B.5.22.4 Landwirtschaftliche Belange

Von den Einwendern E03 und E04 wird eingewendet, dass die bisherige Planung den verbindlichen Vorgaben der Raumordnung widerspreche. Zum Abwägungsmaterial gehöre auch die Belange der Land- und Forstwirtschaft. Das Gebot der Eingriffsminimierung in Bezug auf landwirtschaftliche Betriebe sei nicht nur ein privater Belang, sondern es bestehe auch ein öffentliches Interesse an dem Fortbestand einer funktionierenden Landwirtschaft. Die raumordnungsrechtlichen Vorgaben gebieten deshalb, die Landwirtschaft als raumbedeutsame und die Kulturlandschaft prägenden Wirtschaftszweig zu erhalten und in ihrer sozio-ökonomischen Funktion zu sichern, und zwar gerade in Form der flächengebundenen, bäuerlich strukturierten Landwirtschaft, die wirtschaftlich effektiv und umweltgerecht produziert.

Aus Sicht der Vorhabenträgerin wurden die Belange der Landwirtschaft in ausreichendem Umfang berücksichtigt. Darüber hinaus wurden die Varianten 2 und 3 (Erddamm) sowie 5 (Verlegung der Bahntrasse) insbesondere aufgrund der deutlich größeren Inanspruchnahme von (landwirtschaftlichen) Flächen im Vergleich zur Variante Galeriebauwerk abgewertet und deshalb nicht weiterverfolgt.

Aus landesbehördlicher Sicht ist die Verwirklichung des Vorhabens ohne die Inanspruchnahme landwirtschaftlicher Flächen nicht möglich. Nutzungsfreie Räume sind im Plangebiet nicht vorhanden. Die Möglichkeit der landwirtschaftlichen Nutzung der beanspruchten Flächen bleibt weitestgehend erhalten.

B.5.22.5 Schallimmissionen

Es wird eingewendet, dass dem schalltechnischen Gutachten die Zugzahlen der Verkehrsprognose 2025 zugrundegelegt wurden. Teilweise wird von den Einwendern befürchtet, dass die tatsächlichen Zugzahlen weitaus höher seien. Der Schallschutz sei für die maximal mögliche Zugbelastung der Strecke auszulegen. Von anderen Einwendern wird in diesem Zusammenhang moniert, dass die Vorhabenträgerin dem Eisenbahn-Bundesamt im Planfeststellungsverfahren zum PFA 1 der Ausbaustrecke Oldenburg – Wilhelmshaven niedrigere Güterverkehrszahlen (Seeverkehrsprognose 2030) präsentiert hatte, obwohl die Güterzüge ohne andere zu- oder abfließende Verkehre von der Ölweiche über Oldenburg hinaus durchlaufen. Es sei auch nicht nachvollziehbar, dass in dem gegenständlichen Verfahren die Schall 03 aus dem Jahre 2014 angewendet werde, da im PFA 1 die Schall 03 aus dem Jahre 1990 angewendet

wurde. Andere Einwander weisen darauf hin, dass ein Schienenbonus nach § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV in diesem Verfahren nicht zur Anwendung kommen dürfe. Dem Gutachten könne nicht entnommen werden, ob und wie die Reflexionswirkungen des Galeriebauwerks berücksichtigt wurden. Auch wird moniert, dass in den einzelnen Planfeststellungsabschnitten unterschiedliche Versionen der Software Soundplan verwendet wurden.

Die Vorhabenträgerin tritt den Einwänden, die sich auf eine fehlerhafte schalltechnische Untersuchung beziehen, entgegen. In den Planfeststellungsabschnitten 1 (PFA 1) und 6 (PFA 6) wurden die schalltechnischen Berechnungen auf Basis der Zugzahlen der Prognose 2025 durchgeführt. Die Prognose 2025 weist eine fast doppelt so hohe Zugzahl aus wie die nicht berücksichtigte Prognose 2030. Der Gesetzgeber hat nur vorgesehen, dass prognostizierte Zugzahlen und nicht die maximal möglichen Zugzahlen auf einer Bahnstrecke für die schalltechnischen Berechnungen herangezogen werden. Im Verfahren zum PFA 1 musste die Schall 03 aus dem Jahre 2014 noch nicht angewendet werden, da das diesbezügliche Anhörungsverfahren bereits 2014 eingeleitet wurde und damit die Übergangsregelung des § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV gegriffen hat. Der Schienenbonus für Eisenbahnen ist zum 1. Januar 2015 entfallen und wurde vorliegend nicht angewendet. In den schalltechnischen Berechnungen wurde das Galeriebauwerk und die untersuchte Schallschutzwand entlang der Bahnstrecke im Sinne der Betroffenen für die der Bahnstrecke zugewandten Seite als „absorbierend“ angenommen, auch wenn die bauliche Ausführung als „hochabsorbierend“ erfolgt. Für das Dach des Bauwerks wurde sowohl für die Innenseite als auch Außenseite eine „schallharte“ Einstellung gewählt, d.h. eine volle Reflexion berechnet. Nur weil die Reflexionen schalltechnisch berücksichtigt worden sind, wurde überhaupt eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Wohnhaus Anzetel 1 festgestellt: Ohne Lärmschutzwand würde der Grenzwert für den Nachtzeitraum um 4 dB(A) überschritten werden, mit Lärmschutzwand werden die Grenzwerte eingehalten.

Die Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabenträgerin. Bedenken gegen die schalltechnische Untersuchung bestehen nicht. Gegenstand dieses Anhörungs- und Planfeststellungsverfahrens ist der 6. Planfeststellungsabschnitt der Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven. Für den ersten Planfeststellungsbeschluss liegt bereits ein Planfeststellungsbeschluss vor, dessen Rechtmäßigkeit erst kürzlich das Bundesverwaltungsgericht bestätigt hat. Die Zugrundelegung der Zugzahlen aus der Verkehrsprognose 2025 ist nicht zu

beanstanden. Insoweit ist auf die Übergangsregelung des § 18g AEG zu verweisen, die hier zum tragen kommt. Für das gegenständliche Verfahren ist die Schall 03 in der Fassung von 2014 anzuwenden, was ausweislich der schalltechnischen Berechnung auch erfolgt ist. Ob die Übergangsregelung des § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV insoweit für den PFA 1 einschlägig gewesen ist, kommt es vorliegend nicht an.

Es wird eingewendet, dass der Schallschutz sich nicht an den erwartenden Mittelwerten ausrichten solle, sondern an den erwartenden Lärm- und Auslastungsspitzen, da diese für die Betroffenheit in Bezug auf Lärm und Wertminderungen ausschlaggebend seien. Der Lärm der vorbeifahrenden Züge werde durch die Reflexion des nach Süden zum Dorf gelegenen offenen Galeriebauwerks verstärkt.

Die Vorhabenträgerin tritt dem Einwand entgegen und führt aus, dass die angewandte 16. BImSchV maßgeblich auf den Mittelungspegel (Dauerschallpegel) abstellt, der auch nach der Lärmforschung ein geeignete Maß sei, um den Verkehrslärm zu beurteilen. Würde nur der Spitzenschallpegel betrachtet und der Mittelungspegel außer Acht gelassen, würden die Anzahl der Schallereignisse (Zugzahlen) und die Dauer des einzelnen Schallereignisses unberücksichtigt bleiben. Bei Zugrundelegung des Spitzenpegels müsste eine Strecke, die mit einem Zug pro Tag befahren wird, genauso beurteilt werden, als wenn 100 Züge pro Tag auf dieser Strecke fahren. Dies würde allen Erkenntnissen der Lärmwirkungsforschung zuwiderlaufen.

Die von der Vorhabenträgerin durchgeführte schalltechnische Untersuchung ist aus Sicht der Anhörungsbehörde nicht zu beanstanden und entspricht den gesetzlichen Vorgaben. Insoweit ist auf die Ausführungen in der Anlage 13 der Planunterlagen zu verweisen. Es ist auch nicht zu beanstanden, dass die Vorhabenträgerin nicht für alle Wohngebäude in der Nähe der Bahntrasse Berechnungen durchgeführt hat. Die maßgeblichen Immissionsorte wurden berechnet. Wenn die Immissionsgrenzwerte bereits bei den näher zur Bahnstrecke stehenden Wohngebäuden eingehalten werden, ist es nicht erforderlich die weiter entfernten Häuser zusätzlich zu beurteilen. Bei den Berechnungen wurden die möglichen Reflexionen am und im Galeriebauwerk berücksichtigt. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass lediglich für ein Wohngebäude die Nachtwerte der 16. BImSchV nicht eingehalten werden. Zur Einhaltung der Grenzwerte ist daher einer 450 m Schallschutzwand vorgesehen. Weitere Ansprüche auf aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen an anderen Wohngebäuden bestehen nicht. Es sind daher auch keine Lärminderungsmaßnahmen an den Gleisen, wie einwenderseits gefordert, erforderlich. In Bezug auf die Berechnungen des Schienenverkehrslärms an den

betroffenen Immissionsorten, die die Immissionsgrenzwerte einhalten, sind gesundheitliche Beeinträchtigungen nicht zu befürchten.

Die Forderung eine Gesamtlärbetrachtung zwischen der Bahnstrecke und beispielsweise den im Umfeld vorhandenen Windkraftanlagen durchzuführen, wird von der Vorhabenträgerin abgelehnt. Es ist alleine der Verkehrsträger zu betrachten, dessen Vorhaben Gegenstand des Genehmigungsverfahrens ist. Eine Gesamtlärbetrachtung ist dabei nach den gesetzlichen Regeln nicht vorgesehen. Aus landesbehördlicher Sicht ist den Ausführungen der Vorhabenträgerin zu folgen. Eine Gesamtlärbetrachtung im Sinne der Kumulation der Geräuschemissionen von verschiedenen Verkehrsträgern ist gesetzlich nicht vorgesehen, so dass diese der Vorhabenträgerin nicht oktroyiert werden kann. Regelungsbedarf besteht daher nicht.

Zur Minderung der Lärmbelastung wird zumindest für den Nachtzeitraum ein strenges Tempolimit für Güterzüge gefordert. Die Vorhabenträgerin weist darauf hin, dass nach dem "Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz - SchlärmschG)" ab dem 13. Dezember 2020 das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten, sodass diesbezüglich kein Regelungsbedarf bestehe. Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen seien nach Errichtung des Galeriebauwerks nicht erforderlich. Vielmehr würden Geschwindigkeitsbeschränkungen zu Kapazitätsverlusten auf den betroffenen Strecken führen und die Zugtrassen könnten nicht oder nicht mehr nachfragegerecht angeboten werden und würden damit vernetzte Zugsysteme des Schienengüterverkehrs unmöglich machen.

Die Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde sieht bezüglich diesen Einwandes keinen Regelungsbedarf und schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Die schalltechnischen Untersuchungen haben ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für den Nachtzeitraum lediglich an einem Immissionsort ohne Errichtung einer Lärmschutzwand nicht eingehalten werden. Daher ist für diesen Bereich eine 450 m lange Schallschutzwand vorgesehen. Auch wenn grundsätzlich Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Lärmschutzgründen in Betracht kommen könnten, führen diese zweifellos zu Kapazitätsverlusten an der betroffenen Eisenbahnstrecke (vgl. hierzu auch die von der VIA Consulting & Development GmbH Railistics GmbH durchgeführten Studie „Folgen von Geschwindigkeitsbeschränkungen für den Schienengüterverkehr aus Lärmschutzgründen“ vom 24.10.2014).

B.5.22.6 Baulärm

Sofern Beeinträchtigungen während der Bauphase in Bezug auf baubedingte Lärmimmissionen befürchtet werden, erwidert die Vorhabenträgerin hierzu, dass die Bauarbeiten grundsätzlich nur im Tageszeitraum stattfinden und nur in Ausnahmefällen Nacharbeiten erforderlich werden. Die Schallimmissionen, die durch die voraussichtlich eingesetzten Maschinen hervorgerufen werden, wurden für die angrenzende Nachbarschaft abgeschätzt und beurteilt. Da das Bohrgerät zur Herstellung der Gründung des Bauwerks das emissionsstärkste Gerät ist, wurde nur diese Bauphase, die ca. 7,5 Monate dauern wird, schalltechnisch untersucht. Der höchste Beurteilungspegel ist dann zu erwarten, wenn die Bauaktivität den geringsten Abstand zum nächstgelegenen Gebäude hat bzw. alle Baumaschinen der jeweiligen Bauphase zeitgleich im Einsatz sind. Der Betrieb auf Baustelleneinrichtungsflächen wurde bei der Bauphase parallel mitberücksichtigt. Der tatsächliche Bauablauf, insbesondere die genauen Bauzeiten der einzelnen Vorgänge, kann aufgrund einer veränderten Planung (z.B. Geräteeinsatz, Personalkapazitäten usw.) der ausführenden Firma gegenüber dem hier zugrunde gelegten Bauablauf abweichen. Die schalltechnische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass der höchste Beurteilungspegel tagsüber 60 dB(A) beträgt, wenn die Bauaktivität den geringsten Abstand zum Wohngebäude hat, also die jeweils ungünstigste Situation besteht. Daher werden die Immissionsrichtwerte eingehalten.

Nachweislich den Ausführungen der Vorhabenträgerin und der schalltechnischen Untersuchung für die Bauphase (Anlage 13.2) werden die Immissionsrichtwerte der AVV-Baulärm im maßgeblichen Tageszeitraum eingehalten. Die Festlegung von Minderungsmaßnahmen oder etwaige Entschädigungszahlungen nach der AVV-Baulärm sind daher nicht erforderlich. Aus landesbehördlicher Sicht wird jedoch angeregt durch eine Nebenbestimmung sicherzustellen, dass die Immissionsrichtwerte auch dann eingehalten werden, wenn die Bauarbeiten ausnahmsweise in dem Nachtzeitraum (20:00 Uhr bis 07:00 Uhr) stattfinden müssen. Gffs. sind Minderungsmaßnahmen festzusetzen, oder falls diese nicht möglich sind, ist eine Entschädigungszahlung der Höhe nach festzusetzen. Weiter wird auf die entsprechenden allgemeinen Abschnitte in diesem Beschluss verwiesen.

B.5.22.7 Feinstaubbelastung

Die Anwohner in Breddewarden (u.a. E07) befürchten eine erhöhte Feinstaubbelastung während der Bauphase. Zu dem Einwand erwidert die Vorhabenträgerin, dass es zu einer bauzeitlich erhöhten Stauberzeugung während des

Baus und des Rückbaus der Zuwegung östlich der L 810 kommen kann. Da der geringste Abstand dieser Zuwegung zur Ortslage Breddewarden ca. 400 m beträgt, ist von keiner signifikanten Belastung für Breddewarden auszugehen.

Aus landesbehördlicher Sicht ist anzumerken, dass sich die Einwände vermutlich eher auf eine baubedingte Erhöhung von Feinstaub als auf baubedingte Staubentwicklung, wie von der Vorhabenträgerin in der Erwiderung angenommen, beziehen. Beeinträchtigungen durch den Baustellenverkehr sind von temporärer Natur. Aus Sicht der Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde besteht kein Regelungsbedarf.

B.5.22.8 Erschütterungen

Es werden baubedingt und betriebsbedingt Erschütterungen befürchtet, die nicht untersucht worden seien (E03, E04 und E21). Hierzu sei ein Beweissicherungsverfahren durch einen Sachverständigen im Planfeststellungsbeschluss anzuordnen. Der Sachverständige sollte im Vorfeld der Baumaßnahme die Örtlichkeiten aufnehmen und dokumentieren, dann in regelmäßigen Abständen die Baustelle besuchen, seine Ausgangsdokumentation fortschreiben und eine Schlussdokumentation nach vollständigem Abschluss aller Baumaßnahmen erstellen. Die Vorhabenträgerin solle verpflichtet werden, für Schäden an Wohn- und Wirtschaftsgebäuden, die gutachterlich infolge von Erschütterungen festgestellt wurden, zu entschädigen. Aus landwirtschaftlicher Sicht wird hierzu vorgetragen, dass Milchkühe auf Schall- und Erschütterungsimmissionen erfahrungsgemäß sehr sensibel reagieren, ein unmittelbar mit dem Baubeginn einsetzendes Absinken der Milchleistung und eine Beeinträchtigung der Tiergesundheit im Übrigen drohe. Auch hierfür sei ein Beweissicherungsverfahren erforderlich.

In Bezug auf Erschütterungen führt die Vorhabenträgerin aus, dass bei der Errichtung des Galeriebauwerkes keine Bauverfahren zur Anwendung kommen, die in den benachbarten Wohngebäuden zu Erschütterungen führen würden. Die Gründungsarbeiten werden in einer lärm- und erschütterungsarmen Bauweise erfolgen. Bauzeitliche Erschütterungen, die zu erheblichen Belästigungen von Menschen in benachbarten Häusern oder eine Verminderung des Gebrauchswertes der Gebäude bedeuten würden, sind daher ausgeschlossen. Aus den bisherigen Untersuchungen und Erfahrungen bei Großbaustellen und mit betriebsbedingten Erschütterungen durch den Schienenverkehr ist nicht davon auszugehen, dass die Hofstellen der Einwender E03 und E04, die in einem Abstand von ca. 400 m zur Bahnstrecke entfernt liegen, in nennenswertem Umfang von Erschütterungen betroffen

sein können. Erschütterungen treten, wenn überhaupt, nur im unmittelbaren Nahbereich zu der Bahnstrecke bzw. Baustelle auf. Dennoch sichert die Vorhabenträgerin zu, dass ein Beweissicherungsverfahren vor Bauausführung für die Hofstellen Anzetel 1 (E04), Anzetel 3 (E03) und Anzetel 5 (E21) durchgeführt werde. Zudem wurde in Bezug auf die Einwender E03, E04 und E21 zugesichert, dass die Vorhabenträgerin auf ihre Kosten einen Sachverständiger bzw. Gutachter beauftragen wird, sollte wieder erwarten ein Absinken der Milchleistung oder eine Beeinträchtigung der Tiergesundheit während der Bauzeit auftreten. Im Rahmen dieser Begutachtung soll dann geprüft werden, inwieweit bauzeitliche Erschütterungen dafür ursächlich sind.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde sollten die Zusagen der Vorhabenträgerin in Bezug auf die Beweissicherung der Hofstellen der Einwender E03, E04 und E21 verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden. Weiterer Regelungsbedarf in Bezug auf Erschütterungen wird nicht gesehen.

B.5.22.9 Elektrische und magnetische Strahlung

Es werden in einigen Einwendungen (bspw. E04 und E07) gesundheitliche Beeinträchtigungen für Mensch und Tier durch elektrischen und magnetischen Felder, die durch die Reflexion des Galeriebauwerks verstärkt werden würden, befürchtet. Von dem Einwender E12 wird moniert, dass die vorhandene Windenergieanlage bei der Ermittlung der elektrischen Feldstärke und der magnetischen Flussdichte nicht berücksichtigt wurde. In Bezug auf die Vermeidung von elektromagnetischer Strahlung wird unter anderem von E07 gefordert, dass E-Loks durch entsprechende Brennstoffzellenfahrzeuge ersetzt werden sollen oder, dass der Stromabnehmer der E-Lok selbst abgeschirmt werde, sodass keine elektromagnetische Strahlung am Stromabnehmer entstehe.

Die Vorhabenträgerin entgegnet, dass durch die Elektrifizierung der Bahnstrecke von keinen gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch die magnetischen oder elektrischen Felder im Bereich der Bahntrasse auszugehen ist. Die Grenzwerte der 26. BImSchV werden deutlich unterschritten. Auch die Teileinhausung der Oberleitungsanlage durch das Galeriebauwerk im Bereich von Sengwarden wird die Einhaltung der Grenzwerte im Umfeld der Bahnstrecke nicht verändern. Vielmehr führe das Galeriebauwerk im Vergleich zu einer Bahnstrecke ohne Galeriebauwerk eher zu einer Reduzierung der magnetischen Felder, da in dem gut geerdeten und gut leitenden Galeriebauwerk ein Gegenstrom induziert wird, der die Feldwirkungen des Stromflusses in der Oberleitung zu einem gewissen Prozentsatz kompensiert. Weiter wird ausgeführt, dass eine Abschirmung der Stromabnehmer, sofern dies technisch überhaupt möglich ist, nicht

verhindern würde, dass die Oberleitung selber noch als Sendeantenne für hochfrequente Störungen fungieren würde. Auch würde die Abstrahlung über die elektrischen Leitungen im Triebfahrzeug weiterhin nahezu unbeeinflusst weiterwirken.

Die Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabenträgerin. Den Planunterlagen wurde eine Fachtechnische Stellungnahme zur Umsetzung der 26. BImSchV (Anlage 14) beigefügt, aus der sich ergibt, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV an allen untersuchten Immissionsorten eingehalten werden. Andere Anlagen mussten bei den Berechnungen nicht mitberücksichtigt werden, da solche sich nicht in dem in Abschnitt II.3.1 der Hinweise[n] zur Durchführung der Verordnung über elektromagnetische Felder“ des Länderausschusses für Immissionsschutz (LAI) in der Fassung vom September 2014 definierten Bereich um die Bahnstromleitung befinden. Nach der LAI sind bei Bahnstromoberleitungsanlagen nur jene Anlagen zu berücksichtigen, die sich in einem 10 m-Bereich von der Gleismitte des elektrifizierten Gleises befinden. Der Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte sowie des Minimierungsgebots wird für nachvollziehbar und plausibel erachtet. Bei Einhaltung der Grenzwerte der 26. BImSchV ist nach derzeitigem wissenschaftlichen Kenntnisstand von keinen gesundheitlichen Beeinträchtigungen auszugehen. Ergänzend ist darauf hinzuweisen, dass die Grenzwerte der 26. BImSchV im Hinblick auf etwaige gesundheitliche Beeinträchtigungen auf die menschliche Gesundheit festgesetzt wurden. Tiere werden durch die Verordnung nicht erfasst. Bedenken bestehen aus Sicht der Anhörungsbehörde daher nicht. Ein Regelungsbedarf ist somit nicht erforderlich.

B.5.22.10 Wertminderung

Einige Einwander machen eine Wertminderung ihrer Immobilie bzw. ihres Grundstückes aufgrund der Nähe zum geplanten Galeriebauwerk geltend. So sei unter anderem mit einem geringeren Verkaufserlös aufgrund der Sichtbeziehung zum Bauwerk und dem erhöhten Lärmzuwachs zu rechnen. Auch werden von den Anwohnern Entschädigungszahlungen für Wertminderung und mit dem Galeriebauwerk verbundenen Beeinträchtigungen gefordert.

Aus Sicht der Vorhabenträgerin ist der in den Einwendungen vorgebrachte Wertverlust der Grundstücke nicht näher begründet und daher nicht nachvollziehbar. Außerdem fehle es an einer rechtlichen Grundlage für einen Entschädigungsanspruch wegen Grundstückswertminderung. Verkehrswertminderungen seien im Rahmen der Sozialbindung des Eigentums entschädigungsglos hinzunehmen.

Die Anhörungsbehörde schließt sich den rechtlichen Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Abwägungserhebliches Gewicht kann nur den konkreten Auswirkungen zukommen, die von dem geplanten Vorhaben tatsächlich ausgehen. Mittelbare Beeinträchtigungen durch das Vorhaben in Gestalt von Mietwert- oder Wertminderungen und sonstigen Vermögenseinbußen, die am Grundstücks- oder Mietwohnungsmarkt allein durch die Nachbarschaft zu Infrastrukturmaßnahmen entstehen, müssen von den Betroffenen entschädigungslos hingenommen werden. Die Wertminderung eines Grundstücks bzw. einer Immobilie und ein daraus folgender geringere Verkaufserlös stellen ebenso wie verminderte Pacht- und / oder Mieteinnahmen als solcher kein eigenständiger Abwägungsbelang dar. Dem Eigentümer stehen nur Abwehr- und Schutzansprüche zu. Vor nachteiligen Veränderungen in der nachbarschaftlichen Umgebung ist ein Grundstückseigentümer nicht generell geschützt. Ein Eigentümer kann nicht auf einen unveränderten Fortbestand des von ihm zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgefundenen Wohnumfelds vertrauen. Baut er auf die Lagegunst des Grundstücks, so nutzt er eine Chance, die nicht die Qualität einer Rechtsposition i.S.d. Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG hat. Der Eigentumsgarantie aus Art. 14 Abs. 1 S. 1 GG ist kein Recht auf bestmögliche Nutzung des Eigentums zu entnehmen. Erfasst werden nur Rechtspositionen, die einem Rechtssubjekt bereits zustehen, nicht dagegen in der Zukunft liegende Chancen oder Verdienstmöglichkeiten.

Die Genehmigungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabenträgerin an.

B.5.22.11 Jagdliche Belange

Die anwaltlich vertretenen Einwender E03 und E04 monieren, dass die jagdlichen Interessen nicht hinreichend berücksichtigt worden seien. Durch die Errichtung des Galeriebauwerks werde der Wildwechsel unterbrochen, ohne, dass dies aus jagdlicher Sicht oder unter Umweltgesichtspunkten in den Blick genommen worden sei. Dieser Punkt hätte in den Variantenvergleich unter dem Punkt Fauna betrachtet werden müssen. Durch das Galeriebauwerk werde ein ganzer Landschaftsstrich durchtrennt, der aufgrund von Wechselbeziehungen zwischen Einstands- und Äsungsflächen durch das Wild genutzt werde. Es sei auch nicht geprüft worden, welche Auswirkungen das Galeriebauwerk für den Zuschnitt der Jagdbezirke in der Region habe, zumindest sei das Abwägungsergebnis nicht ersichtlich. Das Galeriebauwerk birgt auch die Gefahr, dass das Wild auf die Gleise gerät und mangels Ausgang, von den Zügen überfahren

werde. Es wäre, wenn die Eisenbahnstrecke nicht insgesamt eingehaust werde, zumindest auf der nördlichen Bahnseite ein hinreichend sicherer Wildschutzzaun zu setzen und diesen auf Dauer durch die Vorhabenträgerin vorzuhalten und zu unterhalten.

Die Vorhabenträgerin führt an, dass in der Zwischenzeit ein Sachverständigengutachten zur Prüfung der jagdlichen Beeinträchtigungen erstellt wurde. Hierzu fand eine enge Zusammenarbeit mit den betroffenen Jagdpächtern und Jagderlaubnisscheininhabern statt. Das Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass das Galeriebauwerk für die betroffenen Jagdbezirke Sengwarden II und Sengwarden IX hohe jagdliche Beeinträchtigungen erwarten lässt. Bei den Revieren handelt es sich um Niederwildreviere mit teilweise überdurchschnittlichem Wildvorkommen. Hauptproblem stellen die zu erwartenden unverhältnismäßig hohen Fallwildzahlen (Rehwild und Dammwild) im Straßenverkehr dar. Es wurde gutachterlich festgestellt, dass diese durch die Errichtung und die Unterhaltung von Wildschutzzäunen am Bauwerk sowie an der Sengwarder Landstraße und an der Landstraße L 810 verhindert werden können. Als Vermeidungsmaßnahme 10 ist ein Wildschutzzaun am Galeriebauwerk vorgesehen. Eine weitere gutachterliche Überprüfung von möglichen jagdlichen Beeinträchtigungen wurde für den Zeitpunkt der Fertigstellung des Galeriebauwerkes vereinbart.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde und der Genehmigungsbehörde stehen jagdliche Belange dem Vorhaben nicht entgegen. Nach § 5 Abs. 2 BJagdG unterbrechen Eisenbahnkörper nicht den Zusammenhang von Jagdbezirken. Die auf Jagdflächen zulässigen anderweitigen Nutzungen sind, auch wenn sie die Jagd faktisch erschweren, als Eigenart des jeweiligen Bezirks hinzunehmen. Dass die praktische Durchführung der Jagd an bestimmte Gegebenheiten im Gelände angepasst werden muss, schränkt das Jagdausübungsrecht nicht ein, sondern bestimmt nur seine Modalitäten. Durch das Vorhaben hervorgerufene mögliche Minderungen des Jagdertrags sind zwangsläufige Folge der Inanspruchnahme von Grundeigentum für das Vorhaben und ggfls. zu entschädigen. Bei der Bemessung der zu leistenden Entschädigung sind neben den Beeinträchtigungen der Jagd, die auf die Inanspruchnahme von Flächen durch das Vorhaben selbst entfallen, auch solche Beeinträchtigungen zu berücksichtigen, die während der Bauzeit und nach Realisierung des Vorhabens an den verbleibenden Flächen im Jagdbezirk entstehen. Eine Verunfallung von Wild kann durch die Vermeidungsmaßnahme 10 vermieden werden. Danach ist die Errichtung eines Wildschutzzaunes auf der offenen Seite des Galeriebauwerkes vorgesehen. Der Forderung der Einwender auf der nördlichen

Bahnseite und damit an der geschlossenen Seite des Galeriebauwerks einen Wildschutzzaun zu errichten, ist aus Sicht der Anhörungsbehörde nicht zu entsprechen. Insoweit bewirkt das Galeriebauwerk selbst, dass eine Verunfallung des Wilds auf die Schienen ausgeschlossen ist. Da den jagdlichen Belangen durch die Errichtung des Wildschutzzauns und durch eine Entschädigungspflicht Rechnung getragen wird, wird kein weiterer Regelungsbedarf gesehen.

B.5.22.12 Sonstige Belange

Darüber hinaus werden in den Einwendungen noch weitere Belange vorgetragen, die nachfolgend dargestellt werden.

1. Sofern sich Einwender durch das Vorhaben in ihrer Wohn- und Lebensqualität beeinträchtigt fühlen, stehen diese Belange nach Auffassung der Anhörungsbehörde und der Genehmigungsbehörde dem Vorhaben nicht entgegen. Abwägungserhebliches Gewicht kann nur den konkreten Auswirkungen zukommen, die von dem geplanten Vorhaben tatsächlich ausgehen. Deswegen stellen vorhabenbedingte Veränderungen des Wohnumfeldes für sich alleine grundsätzlich keinen eigenständigen abwägungserheblichen Belang dar. Darüber hinaus soll das Galeriebauwerk mit einem Begrünungsstreifen versehen werden, der u.a. mit höher wachsenden Bäumen bepflanzt werden soll und damit Eingriffe in das Landschaftsbild und andere optische Beeinträchtigungen reduzieren wird.

2. Es wird eingewendet, dass durch das Galeriebauwerk die historische Sichtachse der Dörfer Fedderwarden und Sengwarden auf einer Gesamtlänge von ca. 2,28 km erheblich beeinträchtigt werde. Beide Sichtachsen zeigen die historisch gewachsene Dorfstruktur, u.a durch die vorhandene Siedlungskultur. Von daher werde das geplante Galeriebauwerk das dörfliche Erscheinungsbild der beiden Dörfer massiv beeinträchtigen. Die Auswirkungen des Bauwerks auf die sozialen Strukturen der Dörfer wurde nicht betrachtet. Das Bauwerk werde die Gemeinschaft der beiden Dörfer optisch, gesellschaftlich und kulturell auseinandertreiben lassen. Diesbezüglich sind Maßnahmen einzuleiten, um die sozialen Strukturen der Dörfer zu festigen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die Dörfer Fedderwarden und Sengwarden südlich bzw. nördlich der Bahnstrecke liegen. Von Ortsrand zu Ortsrand sind es ca. 2,4 km Luftlinie. Verbunden sind die beiden Dörfer hauptsächlich über die Sengwarder Landstraße, eine Parallelstrecke ist die L 810 / Hooksieder Landstraße, ca. 0,5 km weiter östlich. Weitere direkte Verbindungen z.B. über Feldwege gibt es nicht. Die Bahnstrecke ist daher jetzt bereits eine Trennlinie für den Kfz-, Radfahrer- und

Fußgängerverkehr, der immer über eine der beiden Straßenbrücken über die Bahnstrecke hinweg geführt werden muss.

Zu dem Einwand, dass nach Errichtung des Galeriebauwerks der Verlust des Erholungswertes und von Freizeitmöglichkeiten drohe, ist aus Sicht der Anhörungsbehörde und der Genehmigungsbehörde folgendes auszuführen: Das Galeriebauwerk hat unbestritten – trotz des vorgesehenen Begrünungsstreifens – eine wahrnehmbare Veränderung der Natürlichkeit der Landschaft zur Folge. Dies kann als Beeinträchtigung des ästhetischen Erlebens empfunden werden. Das Landschaftsbild wird zwar in seiner ursprünglichen Ausprägung verändert, es verliert jedoch nicht seine Erholungsfunktion. Durch das Galeriebauwerk wird nicht in entsprechende, der Erholung und Freizeitaktivitäten dienenden Strukturen, wie beispielsweise in Wegenetze eingegriffen. Die durch das Vorhaben ausgehenden optischen Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes sind nicht zu vermeiden. Diese stellen allerdings nur einen optisch wahrnehmbaren Aspekt dar, der die Nutzung der Landschaft als Erholungs- und Ausflugsgebiet allenfalls subjektiv beeinflusst. Diese Möglichkeiten bleiben trotz des Vorhabens erhalten und werden durch dieses nicht berührt. Regelungsbedarf besteht aus Sicht der Anhörungsbehörde und der Genehmigungsbehörde nicht.

3. Es wird ein erhöhtes Unfallrisiko aufgrund der steigenden Zahl von Güterzügen, die mit Gefahrgut beladen sind, befürchtet. Die Vorhabenträgerin entgegnet, dass weder die Elektrifizierung noch das Galeriebauwerk eine Zunahme des Schienengüterverkehrs oder eine Erhöhung des Unfallrisikos von Gefahrguttransporten verursachen. Das in den Planunterlagen enthaltene Rettungskonzept entsprechend den EBA-Vorgaben ist ausreichend. Eine Ergänzung oder Änderung sei nicht erforderlich. Das Rettungskonzept entspricht den anerkannten Regeln der Technik, hier insbesondere der sog. „Richtlinie freie Strecke“ (Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen) des Eisenbahn-Bundesamtes.

4. Die Einwander aus Breddewarden befürchten durch den Bau des Galeriebauwerks eine lärmbedingte Beeinträchtigung für Haus- und Nutztiere. Zudem wird befürchtet, dass die Tiere während der Bauphase durch Baustellenfahrzeuge oder durch Züge überfahren werden, da das Galeriebauwerk für Tiere in der Größe von Katzen undurchlässig sei.

Die Vorhabenträgerin geht davon aus, dass die Transportwege und das eigentliche Baugeschehen kein erhöhtes Risiko für Haustiere darstellen. Zudem werden

Kommentiert [WS29]: PRÜFEN

Baustraßen auf Weideland eingezäunt. Da das Galeriebauwerk bereits vor der Ortslage Breddewarden endet, es zudem auf einer Seite offen ist und ein Wildschutzzaun errichtet werden soll, ist auch kein erhöhtes Kollisionsrisiko für Haus- und Nutztiere zu erwarten. Aus Sicht der Vorhabenträgerin werden die bauzeitliche und dauerhafte Lärmsituation keine negativen Auswirkungen auf Haus- und Nutztiere haben.

Zu den Ausführungen der Vorhabenträgerin wird aus Sicht der Anhörungsbehörde und der Genehmigungsbehörde noch ergänzt, dass die Immissionsgrenzwerte der AVV-Baulärm und der 16. BImSchV nicht auf Tiere anwendbar sind. Die Immissionsgrenzwerte dienen alleine der Nachbarschaft und dem Menschen vor schädlichen Umwelteinflüssen.

5. Von den Einwendern aus Breddewarden werden auch Beeinträchtigungen während der Bauphase befürchtet. So werden durch den Baustellenverkehr Fußgänger und Radfahrende massiv gefährdet, da weder ein Fahrradweg noch ein Gehweg vorhanden sei. Es wird daher eine andere Baustellenzufahrt gefordert. Auch bringe der Baustellenverkehr nachhaltig Schäden an den Straßen (Schlaglöcher, Straßenrandabbruch) mit sich. Diese werden schlechter befahrbar und gefährlich für den motorisierten und nichtmotorisierten Individualverkehr.

Die Vorhabenträgerin entgegnet, dass das östliche Ende der Galeriebaustelle auf der südlichen Bahnseite von der Sengwarder Landstraße nur über den Neuen Breddewarder Weg erreicht werden. Um Risiken für Fußgänger und Radfahrer zu vermeiden, werden vor Baubeginn mit der zuständigen Verkehrsbehörde der Stadt Wilhelmshaven und der Baufirma die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen abgestimmt. Für alle bauzeitlich genutzten Straßen und Wege wird vor Baubeginn ein Beweissicherungsverfahren durchgeführt, um den Zustand festzuhalten. Sollte danach bereits der Bedarf bestehen, zum Baubeginn vorhandene Schlaglöcher auszubessern oder Bankette zu befestigen, so werden diese Maßnahmen durchgeführt. Gleiches gilt für größere Schäden, die während der Bauzeit auftreten. Zum Abschluss der Bauarbeiten werden die Wege und Straßen dann wieder so hergerichtet, dass sie nicht schlechter sind als im Ausgangszustand.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde sollte die Beweissicherung und Wiederherstellung der bauzeitlich genutzten Straßen und Wege beauftragt werden. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird in den Beschluss aufgenommen.

B.5.22.13 Individuelle Einwendungen

B.5.22.13.1 Belange des Windparkbetreibers (E01)

Die anwaltlich vertretene Einwenderin ist Betreiberin des bahnlinks gelegenen Windenergieparks Anzetel. Es wird darauf hingewiesen, dass das geplante Galeriebauwerk Flächen in Anspruch nimmt, die als dauerhafte Kompensationsmaßnahmen, insbesondere Grünlandextensivierung und Wiesenvogelschutz, für den Windpark benötigt werden. Die Untere Naturschutzbehörde hatte in dem Zusammenhang der Einwenderin bereits mitgeteilt, dass die Flächen durch die geplante Errichtung des Galeriebauwerks insgesamt nicht mehr als Kompensationsflächen berücksichtigt werden können. Es ist daher zwingend erforderlich, dass die Kompensationsmaßnahmen der Einwenderin vollständig an anderer Stelle durchgeführt werden und damit ersetzt werden.

Die Vorhabenträgerin hat das arten- und naturschutzfachliche Potenzial der genannten Kompensationsflächen für den Windpark Anzetel, die sich unmittelbar neben dem geplanten Galeriebauwerk befinden, im Rahmen der Eingriffs-Ausgleichsbilanzierung berücksichtigt. Sollte in Abstimmung mit der zuständigen Unteren Naturschutzbehörde (UNB) der Stadt Wilhelmshaven darüber hinaus noch weiterer Kompensationsbedarf bestehen, der dem Windpark zugeordnet werden soll, wäre dieser von der Vorhabenträgerin noch in die Planfeststellungsunterlagen eingefügt worden. Dies ist jedoch nicht der Fall.

Eingriffe in Natur und Landschaft können auch auf Flächen zulässig sein, auf denen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft durch einen vorangegangenen, an anderer Stelle vorgenommenen Eingriff auszugleichen sind. Komme es zu einer Inanspruchnahme von solchen Ausgleichsflächen, folge daraus eine abermalige Ausgleichspflicht für die damit einhergehenden erneuten Eingriffe. Die Vorhabenträgerin hat den Eingriff in die Kompensationsfläche in die Eingriff-Ausgleichs-Bilanzierung eingestellt. Ein Regelungsbedarf wird daher nicht gesehen.

Die Einwenderin geht davon aus, dass zumindest im Zuge der Baumaßnahme die bereits vorhandenen Zuwegungen zu den Windenergieanlagen (WEA) mitbenutzt und ggfls. ausgebaut werden müsse. Hierzu seien Abstimmungen mit der Einwenderin erforderlich. Etwaige Beschädigungen an der Zuwegung infolge der intensiveren Nutzung durch schwere Baufahrzeuge seien von der Vorhabenträgerin zu beheben. Es müsse sichergestellt werden, dass die Einwenderin die Zuwegung zu den WEA

jederzeit ohne Einschränkungen nutzen könne. Eine Blockierung durch Baufahrzeuge müsse ausgeschlossen sein. Es wird auf vorhandene Kabeltrassen, die auch unmittelbar an der Bahnlinie verlaufen, hingewiesen. Eine Beeinträchtigung oder Beschädigung während der Bauphase sei zu vermeiden, da bei Beschädigungen Ertragsausfälle zu befürchten sind. Etwaige Maßnahmen seien im Vorfeld mit der Einwenderin abzustimmen und Ertragsausfälle zu ersetzen.

Die Vorhabenträgerin wird die Hinweise und Forderungen beachten. Diesbezügliche Regelungen werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich geregelt. Ein Beweissicherungsverfahren vor Bauausführung werde durchgeführt. Die Zusagen der Vorhabenträgerin sollten verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufgenommen werden.

Es werden Abschattungseffekte durch das Galeriebauwerk befürchtet, mit der Folge, dass es in Bezug auf die WEA zu Ertragsverlusten kommen werde. Die Vorhabenträgerin wird etwaige Ertragsverluste nach Begutachtung durch einen Sachverständigen bzw. auf Nachweis entschädigen. Regelungsbedarf wird von der Anhörungsbehörde und der Genehmigungsbehörde daher nicht gesehen.

In unmittelbarer Nähe des Windparks befindet sich ein Windmessmast der Einwenderin. Es werde davon ausgegangen, dass die dort gewonnenen Daten für die Windgeschwindigkeit nach Errichtung des Galeriebauwerkes wertlos werden, da das dann in unmittelbarer Umgebung befindliche Bauwerk zu Verwirbelungen und damit zu einer Beeinträchtigung der Messgenauigkeit führen wird. Die gewonnenen Daten dürften vermutlich nicht mehr verwendbar sein.

Die Vorhabenträgerin wird nach Begutachtung durch einen Sachverständigen bzw. auf Nachweis einzelvertragliche Regelungen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens mit der Einwenderin treffen. Regelungsbedarf besteht in Bezug auf Entschädigungszahlungen nicht.

B.5.22.13.2 Belange des Einwenders E03

Vorbemerkung: Die Vorhabenträgerin hat mit dem Einwender am 11.06.21 einen einvernehmlichen Nutzungsvertrag geschlossen.

Der anwaltlich vertretene Einwender betreibt als Vollerwerbslandwirt Milchviehhaltung. Der landwirtschaftliche Betrieb, der sich auf der Nordseite der Eisenbahnstrecke befindet, umfasst eine Grünlandfläche von 65 ha, die um die Hofstelle Anzetel 3 arrondiert gelegen ist. Ca. 40 ha sind zu diesem landwirtschaftlichen Betrieb

hinzugepachtet (Kirchenpacht und Privatpacht). Die langfristig angepachteten Flächen prägen den Arrondierungszusammenhang mit, da diese in unmittelbarem Anschluss an die Hofeigentumsflächen gelegen sind. Die Flächen dienen der Beweidung der 130 Kopf großen Milchviehherde und der Haltung der weiblichen Nachzucht sowie der Bergung von Gras, Grassilage und Heu. Entsprechend dem Grunderwerbsverzeichnis werden vorhabenbedingt Flächen des Einwenders in Höhe von ca. 1,5 ha in Anspruch genommen. Der Flächenverlust werde sich jedoch aufgrund von An- und Durchschneidungen noch größer darstellen. Die vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme der Pachtflächen (Eigentümerschlüsselnummern 5 und 9) komme noch hinzu. Der Einwender habe die Kirchenflächen vor wenigen Jahren auf eigene Kosten im Vertrauen auf die langfristige Kirchenpacht drainiert. Bei Meidung von Verwendungsersatzansprüchen werde sich die Pacht also für die Abschreibungszeiträume solcher Drainagemaßnahmen fortsetzen. Hinsichtlich aller beanspruchter Grundstücke, die im Eigentum und in der Pacht des Einwenders stehen, sei die Ausgestaltung und die Verträglichkeit der Bahnbaumaßnahme mit den betrieblichen Interessen zu erörtern. Aus Sicht des Einwenders sei ein Erwerb der Flächen nicht erforderlich. Es sei zumindest für die Eigentumsflächen eine dingliche Sicherung (beschränkte persönliche Dienstbarkeit) ausreichend. Für den Fall, dass es zu den geplanten Flächeninanspruchnahmen kommen sollte, wird deshalb in allererster Linie ein umfassender, auch die mittelbaren Schäden in den Blick nehmender Ersatzlandanspruch geltend gemacht.

Weiter fordert der Einwender, dass die Hütensicherheit für den täglichen Weidegang der Milchviehherde während der Bauphase gewährleistet sein müsse. Dies setze eine angemessene, hinreichend sichere und dauerhafte Einzäunung entlang der Baustraße für die Bauzeit voraus, die von der Vorhabenträgerin fortlaufend vorzuhalten und zu unterhalten sei. Dabei müsse der Zaun nicht nur die Hütensicherheit gewährleisten, sondern auch jeden Übergriff des Baustellenverkehrs auf nicht beanspruchte Flächen des Einwenders ausschließen. Die Einzelheiten sollten insoweit rechtzeitig abgestimmt werden. Die Einzäunung sei darüber hinaus auf Dauer zu gewährleisten. Diese könne teilweise durch das Galeriebauwerk ersetzt werden, müsse aber über das Galeriebauwerk hinaus nach Westen bis auf Höhe des Sees in der Lage Connhausen verlängert werden, denn auch hier finde Beweidung statt. Aus seuchenhygienischen Gründen sei auch der Restbetrieb des Einwenders gegen unbefugtes Betreten zu sichern und es sei zu gewährleisten, dass keine baubedingten Verunreinigungen außerhalb der Baustraßen erfolgen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass sich das Gebäude Anzetel 3 in ca. 420 m Entfernung nördlich der Bahnstrecke, und damit auf der geschlossenen Seite des Galeriebauwerkes, befindet. Alle dazugehörigen landwirtschaftlichen Flächen liegen auf dieser Seite der Bahnstrecke und grenzen zum Teil an diese an. Bauzeitliche und dauerhafte Bewirtschaftungseinschränkungen wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme oder Wind / Lichtverschattung werden unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich geregelt und entschädigt. Gegenstand der Vereinbarung wird auch die Sicherstellung der bauzeitlichen und dauerhaften ordnungsgemäßen Entwässerung und Einzäunung der betroffenen Flächen sein. Gleiches gilt für die Frage der dinglichen Sicherung, die aus Sicht der Vorhabenträgerin durchaus möglich ist. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass bei Bedarf die Kosten für eine Ersatzlandbeschaffung übernommen werden wird, sofern entsprechende Flächen verfügbar sein sollten.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde und der Genehmigungsbehörde ist hierzu auszuführen, dass der Grundstückseigentümer für die unmittelbare Flächeninanspruchnahme von der Vorhabenträgerin zu entschädigen ist. Entschädigungszahlungen sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern außerhalb dieses bilateral zwischen den Parteien zu klären. Sollte keine Einigung erzielt werden, sind die Entschädigungszahlungen der Höhe nach in einem anschließenden Enteignungsverfahren festzusetzen, § 22a AEG. Über eine etwaige Pflicht der Vorhabenträgerin zur Beschaffung von Ersatzland ist ebenfalls im Planfeststellungsbeschluss keine Regelung zu treffen. Nach dem Niedersächsischen Enteignungsgesetz ist die Entschädigung grundsätzlich in Geld zu zahlen. Eine Entschädigung ist dann in Ersatzland festzusetzen, wenn der Eigentümer zur Sicherung seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben auf Ersatzland angewiesen ist (§ 18 NEG). Eine Existenzgefährdung wurde vom Einwender nicht vorgetragen. Nach ständiger Rechtsprechung kann davon ausgegangen werden, dass ein Infrastrukturvorhaben nicht zu einer Existenzgefährdung oder gar Existenzvernichtung eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs führt, wenn der Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen einen Anhaltswert von fünf Prozent der Betriebsfläche nicht überschreitet.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt in den Planfeststellungsbeschluss eine Nebenbestimmung aufzunehmen, um eine seuchenhygienische Trennung der Flächen

des Einwenders und den Bauflächen während der Baumaßnahme zu gewährleisten. Auch sollte eine Nebenbestimmung für eine Einzäunung der Flächen des Einwenders festgesetzt werden. Die Genehmigungsbehörde schließt sich dieser Ansicht an. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird aufgenommen.

Hinsichtlich bauzeitlicher Schäden werde eine Regelung zur Beweislastverteilung erwartet. Bei entsprechender Witterung (Trockenheit und Wind) drohen während der Bauzeit Sandverwehungen. Bei Kontamination der Flächen durch Stäube verringere sich die Futtermittelaufnahme der Milchviehherde, auch sei mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Herde zu rechnen. Dagegen müsse der Vorhabenträger rechtzeitig und umfassend Vorsorge treffen.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass ein Beweissicherungsverfahren vor Bauausführung für die Hofstelle Anzetel 3 und bauzeitlich genutzte Wege durchgeführt wird. Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen werden in Zeiten trockener Witterung regelmäßig benetzt. Da bei dem Bauwerk außer bei der Herstellung dieser Wege und Flächen voraussichtlich keine größeren Erdarbeiten vorgenommen werden, wird die Staubentwicklung darauf beschränkt sein. Sollten dennoch Ertragseinbußen durch Staubeintrag auf benachbarten Flächen auftreten, werden diese auf Nachweis bzw. gutachterlicher Einschätzung entschädigt. Auch hier soll die Vorgehensweise in der vertraglichen Vereinbarung mit dem Eigentümer geregelt werden.

Die Zusagen der Vorhabenträgerin sollten aus Sicht der Anhörungsbehörde verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss als Nebenbestimmungen aufgenommen werden. Die Genehmigungsbehörde schließt sich dieser Ansicht an. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird aufgenommen.

Die Flächen des Einwenders, die bauzeitlich in Anspruch genommen werden, sind im Vorfeld durch einen Sachverständigen zu dokumentieren. Dieser Sachverständige habe die Baustelle in regelmäßigen Abständen aufzusuchen, den Baufortschritt zu dokumentieren und die Wiederherstellung der Flächen vorübergehender Inanspruchnahme zu überwachen, so dass die angestammten Bodenschichten in ihrem Aufbau gewährleistet bleiben, jedwede Verdichtungen und andere dauerhafte Nachteile vermieden/behoben werden, so dass die Flächen vorübergehender Inanspruchnahme zukünftig wieder in die uneingeschränkte angestammte landwirtschaftliche Nutzung gehen können. Der Sachverständige sollte sinnvollerweise auch die finanziellen Folgen des vorübergehenden Eingriffs gutachterlich ermitteln, um die Ergebnisse den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zugrunde zu

legen. Es wird angeregt, dass die Parteien sich im Vorfeld auf den Sachverständigen einigen würden.

Die Vorhabenträgerin werde die Forderungen in der vertraglichen Vereinbarung mit dem Eigentümer berücksichtigen und würde die einvernehmliche Benennung eines Sachverständigen begrüßen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde sollte durch eine Nebenbestimmung sichergestellt werden, dass die vorübergehend landwirtschaftlich genutzten Flächen nach Fertigstellung der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand hergestellt werden. Die Genehmigungsbehörde schließt sich dieser Ansicht an. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird aufgenommen.

Es wird gefordert, dass die Wege, die die Hofstelle erschließen im Zuge der Bauarbeiten nicht beschädigt werden dürfen und für die komplette Bauphase jederzeit, vor allem auch für Ernte-, Futtermittel- und Milchtransporte, nutzbar sein müssen. Die vorhandene Telekommunikationsleitung, auf die der Einwender angewiesen sei, dürfe nicht beschädigt werden. Die Vorhabenträgerin könnte während der Bauzeit die Windparkzuwegung, die über die L 807 erreichbar sei, nutzen.

Es wird von Seiten der Vorhabenträgerin zugesichert, dass der bauzeitliche Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet wird. Eine bauzeitliche Sicherung von Leitungen Dritter wird in Abstimmung mit den Leitungsträgern bei Bedarf vorgenommen. Die vom Einwender genannte bauzeitliche "Ersatzerschließung" über den Windpark Anzetel ist bereits Gegenstand der Planfeststellungsunterlagen und sowohl mit dem Windkraftbetreiber als auch mit dem Flächeneigentümer vorabgestimmt. Im Einzelerörterungstermin erläutert die Vorhabenträgerin hierzu ergänzend, dass der Baustellenverkehr grundsätzlich über den vorhandenen Weg vom Windpark geführt werden soll. Lediglich für die Errichtung des Rettungsweges selbst müsse der Privatweg des Einwenders mit Baustellenfahrzeugen befahren werden.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt die Zusage der Vorhabenträgerin verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Eine Empfehlung der Aufnahme von Nebenbestimmungen zum Schutz und zur Sicherung vorhandener Leitungen erfolgte bereits im Rahmen der Stellungnahmen der Leitungsträger. Regelungsbedarf in Bezug auf die bauzeitliche Erschließung über den Windpark ist nicht erforderlich, da diese bereits Gegenstand der Planung ist. Die Genehmigungsbehörde schließt sich dieser Ansicht an. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird aufgenommen.

Es wird darauf hingewiesen, dass das als „Rettungszufahrtssystem" vorgestellte Wegenetz seine Funktion in der derzeitigen Ausgestaltung nicht erfüllen könne. Der

Anzeteler Weg stehe bereits ab dem nordwestlichen Ende der Hofstelle Anzetel 2 im Privateigentum des Einwenders und sei lediglich mit einem Wegerecht zugunsten des Hofes Anzetel 5 belastet. Der geplante Rettungsweg verlaufe südlich der Hofstelle als Privatweg und ende in den Betriebsflächen des Einwenders. Im Anschluss daran müsste dieser neu auf den Flächen des Einwenders errichtet werden. Die Wegestrecke müsse den Anforderungen der Richtlinien für den ländlichen Wegebau entsprechen und damit aus Tierwohlgründen betoniert und nicht nur geschottert werden, damit sich keine Steine in die Hufe der Tiere eindrücken. Das würde für die gesamte Wegstrecke vom Süden der Hofstelle bis gegen den Schutzdeich hin gelten. Auf dieser vollen Länge müsse der Weg zukünftig dem Viehtrieb dienen. Der Einwender fordert, dass auch die Neubaustrecke in seinem Eigentum, gegen Einräumung einer beschränkte persönliche Dienstbarkeit für die DB Netz AG und einer angemessenen Abgeltung der Unterhaltungs-, ggf. auch Erneuerungskosten auf Dauer, verbleibe. Die Genehmigungsbehörde weist darauf hin, dass Festlegungen bzgl. etwaiger Entschädigungen im der Planfeststellung nachgelagerten Entschädigungsverfahren zu regeln sind und das grds. neu hinzukommende Rettungswege durchaus auch im Eigentum der Vorhabenträgerin stehen könnten und eine Nutzung zu weiteren Zwecken hier nicht aufgegeben werden kann. Entsprechendes gilt für die Beschaffenheit der Wege.

Die Vorhabenträgerin werde die Hinweise zu den Eigentumsverhältnissen in den Planfeststellungsunterlagen ergänzen; gleiches gelte für die dingliche Sicherung, die aus Sicht der Vorhabenträgerin durchaus möglich ist. Bei der Herstellung der neuen Rettungswege werden die Anforderungen in Bezug auf die Tiergesundheit berücksichtigt und die Wegeoberfläche entsprechend befestigt. Es wird seitens der Anhörungsbehörde empfohlen, die von der Vorhabenträgerin zugesagte Befestigung der Wegeoberfläche (Asphalt oder Beton) im Planfeststellungsbeschluss zu beauftragen. Dies stellt eine freiwillige Leistung der Vorhabenträgerin dar und wird seitens der Genehmigungsbehörde lediglich zur Kenntnis genommen. Die Qualität der Wegebefestigung sollte sich am Bestand umliegender landwirtschaftlicher Wege orientieren. Eine höher- oder niederwertigere Wegebefestigung könnte sich aus Sicht der Genehmigungsbehörde entsprechend erhöhend oder mindernd auf die zu zahlende Gesamtentschädigung auswirken, die jedoch im nachgelagerten Entschädigungsverfahren von der zuständigen Behörde festgelegt wird oder einer bilateralen Vereinbarung zwischen Einwender und Vorhabenträgerin vorbehalten bleibt.

In Bezug auf die vorhandenen Drainagen wird darum gebeten, dass anhand der vorhandenen Drainagepläne genau geklärt werde, in welchem Umfang Drainagen durch den Bau und die Vorhaltung aller Bauwerke, eingeschlossen den Rettungsweg, auf Dauer unterbrochen oder sonst geschädigt werden. Das Drainagesystem müsse auch für die Bauzeit in vollem Umfang funktionstüchtig sein und im Anschluss wieder ordnungsgemäß hergestellt und an die Vorfluter angebunden werden. Es müsse geregelt werden, dass die Vorhabenträgerin auf Dauer den Anschluss der Drainagen an die Vorfluter gewährleistet und diese Vorfluter, soweit sie in der Bau- und Unterhaltungslast der DB Netz AG stehen, dauerhaft funktionstauglich vorhält, unterhält, ggf. auch instand setzt und/oder erneuert.

Die Vorhabenträgerin versichert, dass Gegenstand der vertraglichen Vereinbarung mit dem Eigentümer auch die Sicherstellung der bauzeitlichen und dauerhaften ordnungsgemäßen Entwässerung der betroffenen Flächen sein wird. Die Zusage der Vorhabenträgerin in Bezug auf die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der vorhandenen Drainagen sollte, obgleich beabsichtigt ist, dies zwischen den Parteien vertraglich zu regeln, verbindlich festgesetzt werden. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird aufgenommen.

Es wird eingewendet, dass von dem Galeriebauwerk erhebliche kleinklimatische Veränderungen ausgehen werden. Das Galeriebauwerk und vor allem dessen Schattenwurf würden sich negativ auf die Bewirtschaftung und den Ertrag der unmittelbar angrenzenden Flächen auswirken. Das Mähgut würde z.B. im Bereich des Sonnen- und Windschattens wesentlich langsamer abtrocknen als auf der übrigen Fläche. Das würde nicht nur die Qualität jenes Mähguts beeinträchtigen, sondern auch dauerhaft zeitlich unterschiedliche Arbeitsvorgänge im Betrieb bedingen. Die Beeinträchtigungen (Sonnen- und Windschatten, geändertes Abtrocknungsverhalten, unterschiedliche Frostempfindlichkeit), müssen mit allen ihren Folgen (schlechterer Futterertrag, geänderte/sich zeitlich verschiebende Bewirtschaftungsvorgänge, unterschiedlicher Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln) sind zu begutachten und wegen nicht ausgleichbarer Schäden zu entschädigen.

Die Vorhabenträgerin wird die bauzeitlichen und dauerhaften Bewirtschaftungseinschränkungen wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme oder Wind / Lichtverschattung unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich regeln und entschädigen. Ein meteorologisches Verschattungsgutachten als Basis für die Bewertung durch einen landwirtschaftlichen Sachverständigen liegt bereits vor.

Ein Regelungsbedarf wird nicht gesehen, da es sich hierbei um Entschädigungszahlungen handelt.

Es wird gefordert, dass das Galeriebauwerk auf der nördlichen Seite zum Betrieb des Einwenders hin nicht begrünt werde, zumindest nicht mit dem Betrieb weiter beeinträchtigenden Pflanzen/Sträuchern/Bäumen. Die dem Galeriebauwerk nach Norden vorgelagerten Flächen müssen möglichst frei von jedweden weiteren Bewirtschaftungserschwernissen sein. Die derzeit für den Begrünungsstreifen vorgesehenen standortgerechte Bäume werden eine Höhe erreichen, die sich noch weit in die angrenzenden Flächen hinein auswirken werden (Laub, Äste und Zweige, eindringendes Wurzelwerk, Nährstoffentzug, Verstärkung der Verschattungswirkung). Eine Begrünung bedarf es in Bezug auf das Landschaftsbild nicht, da eine Begrünung auf der Nordseite der Galeriebauwerkstrecke im Nordwesten auf erheblicher Teillänge unterbleibe.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass der geplante Grünstreifen (LBP-Maßnahme V11) eine Vermeidungsmaßnahme zur Minimierung der Eingriffe in das Landschaftsbild ist. Nach dem Bundesnaturschutzgesetz sind Vermeidungsmaßnahmen soweit wie möglich durchzuführen. Zur Rücksichtnahme auf agrarstrukturelle Belange wurde auf der Nordseite des Galeriebauwerkes im Bereich der Grundstücke des Einwenders auf über 400 m kein durchgängiger Grünstreifen geplant, da dort aufgrund von Rettungszuwegungen und einem vorhandenen bahnparallel verlaufenden Verbandsgewässer die Grünlandflächen des Einwenders nicht an die Bahnstrecke grenzen. In diesem Abschnitt werden demnach die Eingriffe in das Landschaftsbild nicht vermieden, sondern müssen an anderer Stelle kompensiert werden. Würde am gesamten Bauwerk kein Grünstreifen den Eingriff in das Landschaftsbild vermeiden, wären weitere externe Maßnahmen auf über 40 ha erforderlich, die wiederum auch auf landwirtschaftlichen Flächen umgesetzt werden müssten (insb. durch Extensivierung der Flächennutzung). Die Vorhabenträgerin erachtet - trotz der eingewendeten Nachteile - den schmalen Grünstreifen auf der beschriebenen bereits eingekürzten Streckenlänge als einen sinnvollen Kompromiss zwischen optischer Eingriffsvermeidung einerseits und den Belangen der Landwirtschaft und auch des Wiesenvogelschutzes andererseits. Die Auswirkungen der Gehölze auf die benachbarten Grünlandflächen, z.B. durch weitere Verschattung, wird natürlich ebenfalls Gegenstand der gutachterlichen Bewertungen durch einen landwirtschaftlichen Sachverständigen sein.

Im Rahmen des Einzelerörterungstermins wurden hinsichtlich entstehender Bewirtschaftungsbeeinträchtigungen am Anfang und am Ende des

Begrünungsstreifens auf den vom Einwender genutzten Flächen verschiedene Lösungsansätze, wie beispielsweise die Verschmälerung des Grünstreifens, erörtert.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde bestehen aufgrund der Erwiderung der Vorhabenträgerin keine Bedenken. Der Grünstreifen als Vermeidung der Eingriffe in das Landschaftsbild kann nur an Ort und Stelle erfolgen, sodass auch nicht ersichtlich ist, dass andere Flächen als Vermeidungsmaßnahme in Betracht kommen. Die beabsichtigten Änderungen des Begrünungsstreifen lagen der Anhörungsbehörde zum Zeitpunkt der Abgabe der landesbehördlichen Stellungnahme noch nicht vor. In den nachfolgenden Verhandlungen zwischen Eigentümer und Vorhabenträgerin wurde anstelle einer Verschmälerung vereinbart, dass an der Außenseite des Grünstreifens, die an die Grünlandflächen grenzt, keine hohen Bäume, sondern nur niedrigere Gebüsche angepflanzt werden sollen, um die befürchteten Beeinträchtigungen der landwirtschaftlichen Nutzung zu minimieren. Höhere Bäume sollen auf dem Grünstreifen eher mittig angeordnet werden.

Seitens der Genehmigungsbehörde wird die Anlage des Grünstreifens aus den von der Vorhabenträgerin genannten Gründen befürwortet. Bei der Gestaltung des Grünstreifens ist sicherzustellen, dass die beabsichtigte Vermeidung der Eingriffe in das Landschaftsbild durch ausreichend große Wuchshöhen der Gehölze erreicht wird. Eine etwaige Abstufung der Pflanzung quer zum Galeriebauwerk bedarf keiner Regelung der Genehmigungsbehörde.

Einwenderseits wird befürchtet, dass aufgrund der schwierigen Bodenverhältnisse und den besonders gelagerten Grundwasser- bzw. Schichtenwasserverhältnissen die angestammte Bahnstrecke nach Errichtung des Galeriebauwerks nicht mehr standsicher sei.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass bereits detaillierte Baugrunduntersuchungen durchgeführt wurden und diese Ergebnisse in die Festlegung der notwendigen Gründungsart und -tiefe des Galeriebauwerkes eingeflossen sind. Die später zu erstellenden detaillierten Ausführungspläne werden darüber hinaus auch von bau- und geotechnischen Prüfern, die vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannt wurden, intensiv geprüft und erst dann zur Ausführung freigegeben.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde und der Genehmigungsbehörde bedarf es hierzu keiner Regelung. Die Errichtung des Galeriebauwerks hat nach dem Stand der Technik zu erfolgen. Die tatsächliche Gründung und Gewährleistung der Standsicherheit ist Teil der Ausführungsplanung, die aus der Planfeststellung ausgeklammert werden kann.

Der Einwender weist darauf hin, dass die Uniper eine Erdgasleitung plane, die auch die Betriebsflächen des Einwenders betreffe, sodass sich seine Betroffenheiten verdoppeln würden. Die Planungen sollten daher koordiniert werden, sodass unnötige temporäre Flächeninanspruchnahmen (mit allen ihren Folgen in späteren Jahren) vermieden werden. Das wäre z.B. möglich, wenn die Uniper-Leitung in den Bahnbauflächen, zumindest aber in den Flächen der vorübergehenden Inanspruchnahme verlegt werden würde.

In Bezug auf die geplante Flüssiggasleitung der Uniper schließt sich die Anhörungsbehörde und die Genehmigungsbehörde den Ausführungen der Vorhabenträgerin an. Das Planfeststellungsverfahren zum PFA 6 läuft bereits seit einigen Jahren, wohingegen die Genehmigungsplanung für die Uniper-Flüssiggasleitung noch nicht vorliege, sodass umgekehrt die Planungen zur Flüssiggasleitung die Planungen zum PFA 6 berücksichtigen müssen. Eine Kontaktaufnahme der beiden Vorhabenträgern ist zwar bereits erfolgt, es kam jedoch bislang noch zu keinen Abstimmungsgesprächen. Da es sich bei der Flüssiggasleitung nicht um solch eine hinreichend verfestigte Planung handelt, die im Sinne des Prioritätsgrundsatz einen Vorrang beansprucht, musste das gegenständliche Vorhaben keine Rücksicht auf eine konkurrierende Planung nehmen. Aufgrund der Erwidern der Vorhabenträgerin wird kein Handlungsbedarf gesehen.

Soweit der Einwender auf etwaige Ertragsverluste des Windparks nach Errichtung des Galeriebauwerks sowie auf die für den Eingriff vorgesehene Kompensationsmaßnahme auf den Flurstücken des Einwenders hinweist (Punkt 12 der Einwendung), verweist die Anhörungsbehörde ihrerseits auf die Ausführungen zu der Einwenderin E01. Etwaige Pachtausfälle sind Gegenstand von Entschädigungszahlungen.

Im Vertrag vom 11.06.2021 wurden alle Problempunkte und Entschädigungen zwischen dem Einwender und der Vorhabenträgerin umfassend geregelt.

B.5.22.13.3 Belange des Einwenders E04

Vorbemerkung: Mit dem Einwender wurde seitens der Vorhabenträgerin am 11.06.2021 ein einvernehmlicher Nutzungsvertrag geschlossen.

Der anwaltlich vertretene Einwender betreibt als Vollerwerbslandwirt Milchviehhaltung. Der landwirtschaftliche Betrieb, der sich auf der Südseite der Eisenbahnstrecke befindet, umfasst eine Grünlandfläche von ca. 51 ha, die um die Hofstelle Anzetel 1

arrondiert gelegen ist. Ca. 20 ha sind zu diesem landwirtschaftlichen Betrieb hinzugepachtet. Die langfristig angepachteten Kirchenlandflächen mit einer Größe von 4,5 ha prägen den Arrondierungszusammenhang mit, da diese in unmittelbarem Anschluss an die Hofeigentumsflächen gelegen sind. Die Flächen dienen der Beweidung der 140 Kopf großen Milchviehherde und der Bergung von Gras, Grassilage und Heu. Die Milchviehherde befindet sich in einem relativ neuen Boxenlaufstall. Seit geraumer Zeit laufen Planungen, auf der Hofstelle ein neues Wohnhaus zu errichten. Das sei bauplanungsrechtlich möglich, werde aber durch das Bahnbauvorhaben - zumindest unter Schallschutzgesichtspunkten - erschwert. Entsprechend dem Grunderwerbsverzeichnis werden vorhabenbedingt Flächen des Einwenders in Höhe von ca. 2 ha in Anspruch genommen. Der Flächenverlust werde sich jedoch aufgrund von An- und Durchschneidungen/sonstigen Deformationen, Zerstörung der Entwässerungszusammenhänge/ der Drainagen, Behinderungen während der Bauphase, Verschmutzungen der Fahrwege und angrenzender Flächen noch größer darstellen. Dabei seien auch die mittelbaren Beeinträchtigungen durch das Galeriebauwerk, die sich z.B. durch kleinklimatische Veränderungen ergeben, auf weiteren Flurstücken zu berücksichtigen. Auch das Flurstück 32/6, welches zwar überplant werden soll, aber im Grunderwerbsverzeichnis nicht aufgeführt wird, sei ebenfalls zu berücksichtigen. Die vorübergehende und dauerhafte Inanspruchnahme der Pachtflächen komme noch hinzu. Hinsichtlich der Eigentums- und Pachtflächen sei die Ausgestaltung und die Verträglichkeit der Bahnbaumaßnahme mit den betrieblichen Interessen zu erörtern. Aus Sicht des Einwenders sei ein Erwerb der Flächen nicht erforderlich; zumindest für die Eigentumsflächen sei eine dingliche Sicherung (beschränkte persönliche Dienstbarkeit) ausreichend. Der Begrünungsstreifen sei nicht erforderlich. Die naturschutzfachliche Kompensation könne auf anderen Flächen erfolgen; hierzu bedarf es keines Eingriffs in den Betrieb des Einwenders. Zudem solle der Streifen mit Sträuchern und Bäumen bepflanzt werden, die mit der intensiven Grünlandnutzung nicht vereinbar sei. Die Begrünung werde sich auf die sonstigen Flächen des Einwenders auswirken.

Für den Fall, dass es zu den geplanten Flächeninanspruchnahmen kommen sollte, wird deshalb ein, auch die mittelbaren Schäden in den Blick nehmender, Ersatzlandanspruch geltend gemacht. Aufgrund der massiven Beeinträchtigungen, die zu erwarten seien, sollte eine Betriebsverlagerung erwägt werden. Unter bestimmten Rahmenbedingungen sei es denkbar, dass der Einwender zustimme, den angestammten Betrieb aufzugeben und umzusiedeln.

Weiter fordert der Einwender, dass die Hütensicherheit für den täglichen Weidegang der Milchviehherde während der Bauphase gewährleistet sein müsse. Dies setze eine angemessene, hinreichend sichere und dauerhafte Einzäunung entlang der Baustraße für die Bauzeit voraus, die von der Vorhabenträgerin fortlaufend vorzuhalten und zu unterhalten sei. Dabei müsse der Zaun nicht nur die Hütensicherheit gewährleisten, sondern auch jeden Übergriff des Baustellenverkehrs auf nicht beanspruchte Flächen des Einwenders ausschließen. Die Einzelheiten sollten insoweit rechtzeitig abgestimmt werden. Aus seuchenhygienischen Gründen sei auch der Restbetrieb des Einwenders gegen unbefugtes Betreten zu sichern und es sei zu gewährleisten, dass keine baubedingten Verunreinigungen außerhalb der Baustraßen erfolgen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass sich das Wohngebäude Anzetel 1 in ca. 210 m und das bahnnächste Stallgebäude in ca. 130 m Entfernung südlich der Bahnstrecke, und damit auf der offenen Seite des Galeriebauwerkes, befinden. Alle dazugehörigen landwirtschaftlichen Flächen liegen auf dieser Seite der Bahnstrecke und grenzen zum Teil an diese an. Bauzeitliche und dauerhafte Bewirtschaftungseinschränkungen wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme oder Wind / Lichtverschattung werden unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich geregelt und entschädigt. Gegenstand der Vereinbarung wird auch die Sicherstellung der bauzeitlichen und dauerhaften ordnungsgemäßen Entwässerung und Einzäunung der betroffenen Flächen sein. Gleiches gilt für die Frage der dinglichen Sicherung, die aus Sicht der Vorhabenträgerin durchaus möglich ist. Die Vorhabenträgerin sagt zu, dass bei Bedarf die Kosten für eine Ersatzlandbeschaffung übernommen werden wird, sofern entsprechende Flächen verfügbar sein sollten. Die Möglichkeiten einer Betriebsverlagerung müssen zuerst mit dem Einwender detaillierter erörtert werden, bevor die Vorhabenträgerin dazu eine Aussage machen kann.

Der geplante Grünstreifen (LBP-Maßnahme V11) ist eine Vermeidungsmaßnahme zur Minimierung der Eingriffe in das Landschaftsbild. Nach dem Bundesnaturschutzgesetz sind Vermeidungsmaßnahmen soweit wie möglich durchzuführen. Würde am gesamten Bauwerk kein Grünstreifen den Eingriff in das Landschaftsbild vermeiden, wären weitere externe Maßnahmen auf über 40 ha erforderlich, die wiederum auch auf landwirtschaftlichen Flächen umgesetzt werden müssten (insb. durch Extensivierung der Flächennutzung). Die Vorhabenträgerin erachtet - trotz der eingewendeten Nachteile - den schmalen Grünstreifen als einen sinnvollen Kompromiss zwischen optischer Eingriffsvermeidung einerseits und den Belangen der Landwirtschaft und auch des Wiesenvogelschutzes andererseits. Die Auswirkungen der Gehölze auf die

Kommentiert [DK30]: Der Teilverzicht gilt nur für die Nordseite (Eigentümer Janßen), der hier behandelte Eigentümer Thomßen wohnt dagegen auf der Südseite, wo der Grünstreifen durchgängig geplant ist

benachbarten Grünlandflächen, z.B. durch weitere Verschattung, wird ebenfalls Gegenstand der gutachterlichen Bewertungen durch einen landwirtschaftlichen Sachverständigen sein.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde und der Genehmigungsbehörde ist hierzu auszuführen, dass der Grundstückseigentümer für die unmittelbare Flächeninanspruchnahme von der Vorhabenträgerin zu entschädigen ist. Entschädigungszahlungen sind jedoch nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern außerhalb dieses bilateral zwischen den Parteien zu klären. Sollte keine Einigung erzielt werden, sind die Entschädigungszahlungen der Höhe nach in einem anschließenden Enteignungsverfahren festzusetzen, § 22a AEG. Über eine etwaige Pflicht der Vorhabenträgerin zur Beschaffung von Ersatzland ist ebenfalls im Planfeststellungsbeschluss keine Regelung zu treffen. Nach dem Niedersächsischen Enteignungsgesetz ist die Entschädigung grundsätzlich in Geld zu zahlen. Eine Entschädigung ist dann in Ersatzland festzusetzen, wenn der Eigentümer zur Sicherung seiner Berufstätigkeit, seiner Erwerbstätigkeit oder zur Erfüllung der ihm wesensgemäß obliegenden Aufgaben auf Ersatzland angewiesen ist (§ 18 NEG). Eine Existenzgefährdung wurde vom Einwender nicht vorgetragen. Nach ständiger Rechtsprechung kann davon ausgegangen werden, dass ein Infrastrukturvorhaben nicht zu einer Existenzgefährdung oder gar Existenzvernichtung eines landwirtschaftlichen Vollerwerbsbetriebs führt, wenn der Verlust an Eigentumsflächen oder von langfristig gesicherten Pachtflächen einen Anhaltswert von fünf Prozent der Betriebsfläche nicht überschreitet. Das gilt auch für den Vorschlag des Einwenders in Bezug auf eine Verlagerung des Betriebs. Sollte dies jedoch durch die Vorhabenträgerin ernsthaft in Betracht gezogen werden, ist anzumerken, dass es dann der Errichtung der Lärmschutzwand nicht mehr bedarf, da diese nur aufgrund der Überschreitung der Immissionsgrenzwerte an dem Wohnhaus des Einwenders errichtet wird.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt in den Planfeststellungsbeschluss eine Nebenbestimmung aufzunehmen, um eine seuchenhygienische Trennung der Flächen des Einwenders und den Bauflächen während der Baumaßnahme zu gewährleisten. Auch sollte eine Nebenbestimmung für eine Einzäunung der Flächen des Einwenders festgesetzt werden. Die Genehmigungsbehörde schließt sich dieser Ansicht an. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird aufgenommen.

Hinsichtlich den Einwänden in Bezug auf den vorgesehenen Grünstreifen bestehen aus Sicht der Anhörungsbehörde und der Genehmigungsbehörde aufgrund der

Erwiderung der Vorhabenträgerin keine Bedenken. Der Grünstreifen als Vermeidung der Eingriffe in das Landschaftsbild kann nur an Ort und Stelle erfolgen, sodass auch nicht ersichtlich ist, dass andere Flächen als Vermeidungsmaßnahme in Betracht kommen

Der Einwander weist darauf hin, dass der im Jahr 2014 errichtete Stall nicht in den Planunterlagen eingezeichnet sei. Dieses Manko kennzeichnet neben den Plänen auch die Schall- und Erschütterungsgutachten. Der Stall sei so errichtet, dass das Stallklima sehr gut sei und die Belastung des Milchviehbestandes durch Emissionen (Staub, Ammoniak u.a.m.) oder Hitze bzw. sonstige Umwelteinflüsse dadurch auf ein Mindestmaß reduziert sei. Es wird befürchtet, dass dieses Stallklima nach Errichtung des Galeriebauwerks aufgrund der Umlenkung des Windstromes von Westen her, deutlich verschlechtert werde, mit der Folge, dass die Milchleistung sinken werde. Dies sei nicht berücksichtigt worden. Dies müsse durch einen Sachverständigen begutachtet werden.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass das neue Stallgebäude in den Planunterlagen ergänzt wird. Sollte es im Schallgutachten nachträglich berücksichtigt werden, ist davon auszugehen, dass durch die Abschirmwirkung des Stalls die Beurteilungspegel am Wohngebäude geringfügig reduziert werden. Etwaige Beeinträchtigungen des Stallklimas durch das Galeriebauwerk werden unter Hinzuziehung eines Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich geregelt und entschädigt. Ein meteorologisches Windgutachten als theoretische Basis für die Bewertung durch einen Sachverständigen liegt bereits vor. Es sollten aus Sicht der Vorhabenträgerin dennoch zusätzliche Windmessungen vor und nach Errichtung des Galeriebauwerkes am Stallgebäude durchgeführt werden, um die tatsächlichen Veränderungen der Windgeschwindigkeiten und Windrichtungen erfassen und anschließend bewerten zu können, bevor eventuelle konkrete bauliche Maßnahmen am Stallgebäude oder mögliche Entschädigungssummen vereinbart werden.

In Bezug auf diesen Einwand hat die Vorhabenträgerin im Rahmen des Einzelerörterungstermin noch ergänzt, dass die Kosten des Gutachters vollständig von der Vorhabenträgerin übernommen werden. Auf gutachterlichen Nachweis hin, werden erforderliche Maßnahmen an dem Stallgebäude durch die Vorhabenträgerin vorgenommen. Da die Einwände Entschädigungszahlungen betrifft, besteht aus landesbehördlicher Sicht hierzu kein Regelungsbedarf.

Hinsichtlich bauzeitlicher Schäden wird eine Regelung zur Beweislastverteilung erwartet. Bei entsprechender Witterung (Trockenheit und Wind) drohen während der

Bauzeit Sandverwehungen. Bei Kontamination der Flächen durch Stäube verringere sich die Futtermittelaufnahme der Milchviehherde, auch sei mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen der Herde zu rechnen. Dagegen müsse der Vorhabenträger rechtzeitig und umfassend Vorsorge treffen.

Die Vorhabenträgerin sichert zu, dass ein Beweissicherungsverfahren vor Bauausführung für die Hofstelle Anzetel 1 und bauzeitlich genutzte Wege durchgeführt wird. Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen werden in Zeiten trockener Witterung regelmäßig benetzt. Da bei dem Bauwerk außer bei der Herstellung dieser Wege und Flächen voraussichtlich keine größeren Erdarbeiten vorgenommen werden, wird die Staubentwicklung darauf beschränkt sein. Sollten dennoch Ertragseinbußen durch Staubeintrag auf benachbarten Flächen auftreten, werden diese auf Nachweis bzw. gutachterlicher Einschätzung entschädigt. Auch hier soll die Vorgehensweise in der vertraglichen Vereinbarung mit dem Eigentümer geregelt werden.

Die Zusagen der Vorhabenträgerin sollten aus Sicht der Anhörungsbehörde verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss als Nebenbestimmungen aufgenommen werden. Die Genehmigungsbehörde schließt sich dieser Ansicht an. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird aufgenommen.

Die Flächen des Einwenders, die bauzeitlich in Anspruch genommen werden, sind im Vorfeld durch einen Sachverständigen zu dokumentieren. Dieser Sachverständige habe die Baustelle in regelmäßigen Abständen aufzusuchen, den Baufortschritt zu dokumentieren und die Wiederherstellung der Flächen vorübergehender Inanspruchnahme zu überwachen, so dass die angestammten Bodenschichten in ihrem Aufbau gewährleistet bleiben, jedwede Verdichtungen und andere dauerhafte Nachteile vermieden/behoben werden, so dass die Flächen vorübergehender Inanspruchnahme zukünftig wieder in die uneingeschränkte angestammte landwirtschaftliche Nutzung gehen können. Der Sachverständige sollte sinnvollerweise auch die finanziellen Folgen des vorübergehenden Eingriffs gutachterlich ermitteln, um die Ergebnisse den Grunderwerbs- und Entschädigungsverhandlungen zugrunde zu legen. Es wird angeregt, dass die Parteien sich im Vorfeld auf den Sachverständigen einigen würden.

Die Vorhabenträgerin werde die Forderungen in der vertraglichen Vereinbarung mit dem Eigentümer berücksichtigen und würde die einvernehmliche Benennung eines Sachverständigen begrüßen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde sollte durch eine Nebenbestimmung sichergestellt werden, dass die vorübergehend landwirtschaftlich genutzten Flächen nach

Fertigstellung der Baumaßnahme wieder in ihren ursprünglichen Zustand hergestellt werden. Die Genehmigungsbehörde schließt sich dieser Ansicht an. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird aufgenommen.

Es wird gefordert, dass der Privatweg, der die Hofstelle erschließe, im Zuge der Bauarbeiten nicht beschädigt werden dürfe und jederzeit vor allem auch für Ernte-, Futtermittel- und Milchtransporte benutzbar bleiben müsse. Die vorhandene Telekommunikationsleitung, auf die der Einwender angewiesen sei, dürfe nicht beschädigt werden.

Es wird von Seiten der Vorhabenträgerin zugesichert, dass der bauzeitliche Zugang zu den landwirtschaftlichen Flächen gewährleistet wird. Eine bauzeitliche Sicherung von Leitungen Dritter wird in Abstimmung mit den Leitungsträgern bei Bedarf vorgenommen.

Die Anhörungsbehörde empfiehlt die Zusage der Vorhabenträgerin verbindlich in den Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen. Eine Empfehlung der Aufnahme von Nebenbestimmungen zum Schutz und zur Sicherung vorhandener Leitungen erfolgte bereits im Rahmen der Stellungnahmen der Leitungsträger. Die Genehmigungsbehörde schließt sich dieser Ansicht an. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird aufgenommen.

Es wird gefordert, dass die vorhandenen Drainagen auf den Flächen des Einwenders, für die Bauzeit in vollem Umfang funktionstauglich bleiben und im Anschluss wieder ordnungsgemäß hergestellt und an die Durchlässe angebunden werden. Diese Durchlässe werden zukünftig für den Betrieb nicht mehr einsehbar sein. Es müsse geregelt werden, dass die Vorhabenträgerin auf Dauer den Anschluss der Drainagen an die Durchlässe unter der Bahn gewährleistet und diese Durchlässe jeweils funktionstauglich vorhält, unterhält, ggf. auch instand setzt und/oder erneuert. Dem Einwender wird es künftig nicht mehr möglich sein den Durchlass von Norden her ohne Umwege und ohne Flächen Dritter zu betreten, auch nur anzusehen (weil das Galeriebauwerk sperren wird).

Die Vorhabenträgerin versichert, dass Gegenstand der vertraglichen Vereinbarung mit dem Eigentümer auch die Sicherstellung der bauzeitlichen und dauerhaften ordnungsgemäßen Entwässerung der betroffenen Flächen sein wird. Die vom Einwender genannten Durchlässe bleiben erhalten. Die nördliche Seite der Durchlässe ist bereits jetzt nicht ohne unerlaubtes Betreten der Gleisanlagen zu sehen.

Im Rahmen des Einzelerörterungstermins hat die Vorhabenträgerin in Bezug auf den südlich der Bahnstrecke angelegten Sammler zur Entwässerung, die künftig innerhalb

des geplanten Grünstreifens liegen würde, eine Umplanung vorgeschlagen, mit der sich der Einwender einverstanden erklärt hat. Danach sollen die drei Sammler (siehe Unterlage 9.1 Blatt 1) an den unteren Rand des geplanten Grünstreifens verschoben werden. Zudem wurde zugesagt, dass die Funktionsfähigkeit der Entwässerung und der Drainage während der Bauphase gewährleistet werde.

Die beabsichtigten Änderungen der Entwässerungssammler lagen der Anhörungsbehörde zum Zeitpunkt der Abgabe der landesbehördlichen Stellungnahme noch nicht vor. Die Zusage der Vorhabenträgerin in Bezug auf die Sicherstellung der Funktionsfähigkeit der Entwässerung und der vorhandenen Drainagen sollte, obgleich beabsichtigt ist, dies zwischen den Parteien vertraglich zu regeln, verbindlich festgesetzt werden. In den nachfolgenden Verhandlungen zwischen Eigentümer und Vorhabenträgerin wurde vereinbart, dass Änderungen an den Sammlern in den Planfeststellungsunterlagen nicht dargestellt werden müssten, sondern dass die Sammler im Rahmen der Neuordnung der gesamten Flächendrainage sogar entfallen könnten. Da die Neudrainierung außerhalb des Planfeststellungsverfahrens zwischen Eigentümer und Vorhabenträgerin vereinbart werden soll, sieht die Genehmigungsbehörde keinen Regelungsbedarf.

Kommentiert [WS31]: Gibt es diese Unterlage inzwischen?

Es wird eingewendet, dass von dem Galeriebauwerk erhebliche kleinklimatische Veränderungen ausgehen werden. Das Galeriebauwerk und vor allem dessen Schattenwurf würden sich negativ auf die Bewirtschaftung und den Ertrag der unmittelbar angrenzenden Flächen auswirken. Das Mähgut würde z.B. im Bereich des Sonnen- und Windschattens wesentlich langsamer abtrocknen als auf der übrigen Fläche. Das würde nicht nur die Qualität jenes Mähguts beeinträchtigen, sondern auch dauerhaft zeitlich unterschiedliche Arbeitsvorgänge im Betrieb bedingen. Die Beeinträchtigungen (Sonnen- und Windschatten, geändertes Abtrocknungsverhalten, unterschiedliche Frostempfindlichkeit), müssen mit allen ihren Folgen (schlechterer Futterertrag, geänderte/sich zeitlich verschiebende Bewirtschaftungsvorgänge, unterschiedlicher Einsatz von Dünge- und Pflanzenschutzmitteln) sind zu begutachten und wegen nicht ausgleichbarer Schäden zu entschädigen.

Die Vorhabenträgerin wird die bauzeitliche und dauerhafte Bewirtschaftungseinschränkungen wie z.B. durch Flächeninanspruchnahme oder Wind / Lichtverschattung unter Hinzuziehung eines landwirtschaftlichen Sachverständigen außerhalb des Planfeststellungsverfahrens einzelvertraglich regeln und entschädigen. Ein meteorologisches Verschattungsgutachten als Basis für die Bewertung durch einen landwirtschaftlichen Sachverständigen liegt bereits vor. Da die Flächen des

Einwenders südlich des Galeriebauwerkes liegen, können kurzzeitige Verschattungen nur in abendlichen Sommerzeiten erfolgen.

Ein Regelungsbedarf wird nicht gesehen, da es sich hierbei um Entschädigungszahlungen handelt.

Die Einwender haben bislang in Alleinlage und mit Weitblick gelebt. Der Hof der Einwender werde durch die Baumaßnahme optisch bedrängt. Das Galeriebauwerk schnüre die Hofstelle ab bzw. ein. Damit werde ein Wertverlust korrespondieren, der jedenfalls für den Fall des Baus des Galeriewerks angemessen auszugleichen sein wird. Die vorhabenbedingte Wertminderung der Hofstelle sei durch einen Sachverständigen zu begutachten.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass die optischen Beeinträchtigungen durch den Grünstreifen vor dem Galeriebauwerk so weit wie möglich vermieden werden sollen. Der Einwender hat sich jedoch in der Einwendung gegen diesen Grünstreifen ausgesprochen. Durch die geplante Schallschutzwand, die in die offene Seite des Galeriebauwerkes integriert werden muss, sind keine Grenzwertüberschreitungen am Wohngebäude mehr zu erwarten. Insofern sieht die Vorhabenträgerin keinen Handlungsbedarf für weitergehende Zusagen.

Ein Regelungsbedarf besteht aus Sicht der Genehmigungsbehörde nicht. Auf die Unveränderlichkeit seiner Wohnumgebung kann ein Grund- oder Wohnungseigentümer nicht vertrauen. Insofern ist dem Fachplanungsrecht ein Gebot des Milieuschutzes nicht zu entnehmen. Deswegen stellen vorhabenbedingte Veränderungen des Wohnumfeldes ebenso wie eine hieraus entstehende Grundstückswertminderung für sich allein grundsätzlich keinen eigenständigen Abwägungsbelang dar. Auf die Ausführungen zur Wertminderung unter B.5.22.10 wird ergänzend verwiesen.

Hinsichtlich der schalltechnischen Untersuchung wird gefordert, dass die Festlegung des aktiven Schallschutzes sowohl den Stallneubau als auch das geplante Altenteilerwohnhaus zu berücksichtigen habe. Weiter wird gefordert, dass die Richtwerte für den Schallschutz sowohl beim offenen Boxenlaufstall, als auch beim Wohngebäude und dem geplanten Altenteilerwohnhaus eingehalten werde.

Nach Auffassung der Vorhabenträgerin sind aufgrund der abschirmenden Wirkung der Lärmschutzwand keine ergänzenden passiven Schallschutzmaßnahmen am vorhandenen Wohnhaus erforderlich. Die Vorhabenträgerin wird das geplante Altenteilerwohnhaus, für das als solches noch keine Baugenehmigung vorliegt, ausnahmsweise schalltechnisch untersuchen, sobald ihr genauere Informationen über

Lage und Grundriss vorliegen. Da der Grenzwert der 16. BImSchV für den Tagzeitraum bereits ohne Lärmschutzwand deutlich um 8 dB(A) unterschritten wird, ergeben sich automatisch für den Außenwohnbereich ebenfalls keine Beeinträchtigungen durch Schallimmissionen. Aus den gesetzlichen Bestimmungen der 16. BImSchV lässt sich ein Schutzanspruch für Nutztiere nicht ableiten, so dass bei der Abwägung der notwendigen Lärmschutzmaßnahmen ausschließlich das Wohngebäude zu betrachten war. Das neue Stallgebäude wird in den Planänderungsunterlagen nachgetragen. Sollte es im Schallgutachten nachträglich berücksichtigt werden, ist davon auszugehen, dass durch die Abschirmwirkung des Stalls die Beurteilungspegel am Wohngebäude geringfügig reduziert werden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde kommt es vorliegend nicht darauf an, ob es sich bei einer Bauvoranfrage, die lediglich dahingehend geprüft bzw. beschieden wird, ob ein bestimmtes Bauvorhaben auf einem bestimmten Grundstück dem Grunde nach planungsrechtlich zulässig ist, bereits um ein solch konkretes Vorhaben oder eine solche konkrete Planungsabsicht des Grundstückseigentümers handelt, dass dieses bei der Lärmschutzberechnung hätte mitberücksichtigt werden müssen. Im Einzelerörterungstermin wurde dieser Punkt erörtert. Danach soll das Altenteilerhaus, welches selber noch nicht in seiner Ausgestaltung konkretisiert ist, auf gleicher Höhe des bereits bestehenden Wohnhauses errichtet werden. Insofern ist davon auszugehen, dass auch bei dem neu zu errichtenden Altenteilerhaus die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, sodass eine Änderung der Lärmschutzwand nicht erforderlich sein wird. Die Vorhabenträgerin hat im Rahmen der Einzelerörterung zugesagt, dass sie innerhalb von drei Jahren nach Inbetriebnahme der elektrifizierten Strecke eine schalltechnische Nachbemessung für das Wohngebäude einschließlich des geplanten Altenteilhauses durchführen wird. Sollten trotz der vorgesehenen Lärmschutzwand Grenzwertüberschreitungen festgestellt werden, wird die Vorhabenträgerin nachträglich aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen für dieses Gebäude vorsehen. Diese Zusage ist aus Sicht der Anhörungsbehörde verbindlich festzusetzen. Weiterer Regelungsbedarf wird nicht gesehen. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV dienen alleine der Nachbarschaft und damit dem Menschen vor schädlichen Umwelteinflüssen. Tiere sind vom Anwendungsbereich der 16. BImSchV nicht umfasst. Die Genehmigungsbehörde schließt sich dieser Ansicht an. Eine entsprechende Nebenbestimmung wird aufgenommen.

Es wird moniert, dass etwaige Reflexionen, wie Licht, nicht abgewogen worden seien. Es sei nicht auszuschließen, dass auch solche Emissionen negativ auf den Betrieb einwirken.

Nach Ansicht der Vorhabenträgerin soll die optischen Beeinträchtigungen durch den Grünstreifen vor dem Galeriebauwerk so weit wie möglich vermieden werden. Jedoch hat sich der Einwender gegen diesen Grünstreifen ausgesprochen. Unabhängig von der Farbgestaltung des Bauwerks, werden Bauteile verwendet, die nicht nur in den Lärmschutzwänden der übrigen Streckenabschnitte zwischen Oldenburg und Wilhelmshaven, sondern bundesweit errichtet wurden. Hinweise auf störende Lichtreflexionen gab es bislang nicht. Zudem ist das Bauwerk zur Seite der Hofstelle Anzetel 1 weitgehend offen und überdacht, sodass die Innenwände geschlossene Nordseite überwiegend im Schatten liegen. Weiterhin ist das Dach des Bauwerkes zur Nordseite geneigt, sodass auch diese Fläche nicht in Richtung Hofstelle reflektieren könne. Insofern sieht die Vorhabenträgerin in diesem Punkt keinen Handlungsbedarf für weitergehende Zusagen.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde und der Genehmigungsbehörde besteht kein Regelungsbedarf.

Einwenderseits wird befürchtet, dass aufgrund der schwierigen Bodenverhältnisse und den besonders gelagerten Grundwasser- bzw. Schichtenwasserverhältnissen die angestammte Bahnstrecke nach Errichtung des Galeriebauwerks nicht mehr standsicher sei.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass bereits detaillierte Baugrunduntersuchungen durchgeführt wurden und diese Ergebnisse in die Festlegung der notwendigen Gründungsart und -tiefe des Galeriebauwerkes eingeflossen sind. Die später zu erstellenden detaillierten Ausführungspläne werden darüber hinaus auch von bau- und geotechnischen Prüfern, die vom Eisenbahn-Bundesamt anerkannt wurden, intensiv geprüft und erst dann zur Ausführung freigegeben.

Aus landesbehördlicher Sicht und Sicht der Genehmigungsbehörde bedarf es hierzu keiner Regelung. Die Errichtung des Galeriebauwerks hat nach dem Stand der Technik zu erfolgen. Die tatsächliche Gründung und Gewährleistung der Standsicherheit ist Teil der Ausführungsplanung, die aus der Planfeststellung ausgeklammert werden kann.

Im Vertrag vom 11.06.2021 wurden alle Problempunkte und Entschädigungen zwischen dem Einwender und der Vorhabenträgerin umfassend geregelt.

B.5.22.13.4 Belange der Einwender E05

Die Einwender sind Eigentümer der ehemaligen Hofstelle Heisterberg 1. Das Grundstück befindet sich ca. 600 m südlich des geplanten Galeriebauwerkes. Die Einwender monieren, dass das Galeriebauwerk ohne ausreichendes Schallgutachten erstellt werden soll. Es gebe bisher nur Planrechnungen, die dazu geführt haben, dass im Bereich des Nachbarhofes das Galeriebauwerk nach Süden hin geschlossen werden musste. Bei diesen Planrechnungen sei nicht berücksichtigt worden, dass das Dach des Bauwerks aus einfachen Blechplatten bestehen soll, die als Membran den Schall eventuell verstärken. Für den Hof der Einwender sei noch keine Schalluntersuchung durchgeführt worden. Es werden gesundheitliche Beeinträchtigungen befürchtet. Es wird befürchtet, dass der von bis zu 80 Zügen entstehende Schall durch die halboffene Bauweise wie durch einen Trichter zielgerichtet in Richtung Süden und damit in Richtung des Wohnhauses der Einwender geleitet werde. Dabei werde nur der nach Norden abstrahlende Schall durch die Isolierung gedämpft, der nach Süden und Oben gerichtete Schall werde dagegen reflektiert und eventuell sogar durch die Membranfunktion der nicht dämpfenden Dachplatten verstärkt. Die Schallimmissionen müssen daher vor Baubeginn berechnet werden, damit eine stabilere Dachkonstruktion gewählt werden könne, falls die Schallbelastung gesundheitsgefährdend sei und die Zumutbarkeitgrenze überschritten werde. Weiter wird befürchtet, dass durch die Schallimmissionen eine Tierwohlgefährdung der von den Einwendern gezüchteten Schafe eintrete. Bei einer dauerhaften Lärmbelastung sei eine Beeinträchtigung des Zuchterfolges und damit ein erheblicher wirtschaftlicher Nachteil zu befürchten.

Die Vorhabenträgerin tritt den Einwänden entgegen. Das Gebäude der Einwender wurde in der Schalltechnischen Untersuchung (Anlage 13) nicht mehr berechnet, da bereits für näher zur Bahnstrecke stehende Häuser wie z.B. in Breddewarden die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden. Eine dennoch von der Vorhabenträgerin durchgeführte Nachberechnung für das Wohngebäude der Einwender hat für den Tagzeitraum maximal 50 dB(A) und für den Nachtzeitraum 51 dB(A) ermittelt. Die Schalltechnische Untersuchung hat die möglichen Reflexionen am und im Galeriebauwerk berücksichtigt. Die relevanten Grenzwerte der 16. BImSchV werden damit um 14 bzw. 3 dB(A) unterschritten. Es sind somit keine aktiven oder passiven Schallschutzmaßnahmen in Bezug auf das Wohngebäude der Einwender erforderlich. Das Galeriebauwerk und die untersuchte Schallschutzwand entlang der Bahnstrecke wurde im Sinne der Betroffenen für die der Bahnstrecke zugewandten Seite als „absorbierend“ angenommen, d.h. dass hierfür keine „hochabsorbierende“ Einstellung

(Teilreflexion) gewählt wurde, auch wenn davon abweichend eine bauliche Ausführung als „hochabsorbierend“ vorzusehen ist. Für das Dach der Galerie wurde sowohl für die Innen- als auch Außenseite eine „schallharte“ Einstellung gewählt, d.h. eine volle Reflexion berechnet.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde und Genehmigungsbehörde sind die schalltechnischen Berechnungen der Anlage 13 nicht zu beanstanden. Da für die Immissionsorte, die am nächsten zur Bahnstrecke liegen, ermittelt wurde, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, musste nicht mehr explizit jedes Wohngebäude im Bereich des Galeriebauwerks in die Berechnungen einbezogen werden. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass das Wohnhaus der Einwender nicht untersucht wurde. Darüber hinaus haben Nachberechnungen durch die Vorhabenträgerin, die allerdings der Anhörungsbehörde nicht vorliegen, ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte an dem Wohnhaus der Einwender eingehalten war. Damit besteht weder ein Anspruch auf aktive noch auf passive Lärmschutzmaßnahmen. Gesundheitliche Beeinträchtigungen sind bei Einhaltung der Grenzwerte nicht zu erwarten. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV dienen dem Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen. Tiere sind davon nicht umfasst. Ein Regelungsbedarf wird daher nicht gesehen.

B.5.22.13.5 Belange der UL International GmbH (E14)

Die Einwenderin betreibt seit Oktober 2015 am Standort Wehlens in unmittelbarer Nähe des geplanten Galeriebauwerks eine Messstation (Messmast). Der Messmast steht im Eigentum der Einwenderin und wurde von der Einwenderin E01 im Forschungspark „Anzetel“ aufgestellt. Die Kosten für Genehmigung, Fundamentarbeiten und Betrieb des Messmastes trägt die Einwenderin. Die Windparkbetreiberin E01 erhält von der Einwenderin meteorologische Messdaten, die durch den Messmast erfasst werden. Das geplante Galeriebauwerk werde einen erheblichen Einfluss auf die Luftströmung am Maststandort haben. Die Einwenderin geht davon aus, dass bei Vorhabensrealisierung die technischen Anforderungen der IEC-Norm nicht mehr erfüllt werde und dies somit zu einem vollständigen Ausschluss des Standorts führe, jedenfalls aber zu erheblichen Beeinträchtigungen durch Verlängerungen der Messzeiten. Es werde somit in jedem Fall zu hohen wirtschaftlichen Einbußen kommen. Bei dem Messmast handele es sich um die einzige Messeinrichtung dieser Art auf den die Einwenderin im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit zurückgreifen könne. Auch sei ein Ausweichstandort in der Region nicht ohne Weiteres zu realisieren und nach aktuellem Stand nicht ersichtlich, der die

Kommentiert [WS32]: Gibt es diese Unterlage inzwischen?

Kommentiert [DK33]: Wir haben eine Berechnung erstellen lassen, die jedoch nicht in das Verfahren eingeführt - im PF-Beschluss würde m.E. würde die voranstehende Aussage

"Da für die Immissionsorte, die am nächsten zur Bahnstrecke liegen, ermittelt wurde, dass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten werden, musste nicht mehr explizit jedes Wohngebäude im Bereich des Galeriebauwerks in die Berechnungen einbezogen werden. Es ist daher nicht zu beanstanden, dass das Wohnhaus der Einwender nicht untersucht wurde."

als Abwägung ausreichen. Oder sollen wir noch eine Kurzstellungnahme dazu abgeben?

Weiterführung der Geschäftstätigkeit der Einwenderin in diesem Bereich sichern könnte.

Durch die Vorhabenträgerin wurde im März 2020 ein Sachverständiger beauftragt, der mögliche Betriebseinschränkungen des Messmastes durch das Galeriebauwerk untersucht. Nach Vorliegen der Begutachtungsergebnisse werden außerhalb des Planfeststellungsverfahrens unter Beachtung kommunaler baurechtlicher Genehmigungen für den Messmast ggf. einzelvertragliche Regelungen mit der Einwenderin getroffen. Auf Nachfrage hin hat die Vorhabenträgerin erläutert, dass zum Zeitpunkt der landesbehördlichen Stellungnahme die Untersuchungen zur Beeinflussung des Mastes durch das Galeriebauwerk noch nicht abgeschlossen sind. Die Vorhabenträgerin hat zwei Gutachten erstellen lassen, nach denen eine Beeinträchtigung zu erwarten ist. Eine erste Kalkulation der UL International über entschädigungsrelevante Kosten liegt vor.

Mit E-Mail vom 23.09.2020 hat die Vorhabenträgerin der Anhörungsbehörde, die für die Einwenderin E01 erteilte Verlängerung der temporären Baugenehmigung zur Aufstellung des Windmessmastes der Stadt Wilhelmshaven vom 22.09.2020 übersandt. Die (erneut) befristet erteilte Baugenehmigung verliert danach am 07.09.2021 ihre Gültigkeit, wenn nicht der Fortbestand der Anlage vorher beantragt wird. Über diesen Antrag müsste die Stadt Wilhelmshaven erneut entscheiden. Wie die Einwenderin selbst in der Einwendung erläutert, handelt es sich bei dem Messmast um einen Teil der Geschäftstätigkeit.

Entschädigungsfragen sind nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens. Im Rahmen des nach dem Planfeststellungsverfahren ggf. durchzuführenden Entschädigungsverfahrens zu treffende Entscheidungen sind nicht Teil des Planfeststellungsverfahrens, sondern werden nach Beschlusserlass von den zuständigen Stellen geregelt.

B.5.22.13.6 Belange des Einwenders E21

Der Einwender bewirtschaftet mit seiner Familie einen landwirtschaftlichen Betrieb mit Milchviehhaltung und Jungviehaufzucht in Anzetel. Der Betrieb und die dazu gehörigen Nutzflächen liegen in unmittelbarer Nähe zu dem geplanten Bauwerk. Es werden durch die umfangreichen Rammarbeiten für die Errichtung des Galeriebauwerks Schäden (z.B. durch Risse) an dem Gebäude und den landwirtschaftlichen Einrichtungen befürchtet. Der Einwender geht von negativen Auswirkungen auf die Leistungen und

Gesundheit der Rindviehherde aus. Durch den Baulärm könne z.B. Aborte und verringerte Milchleistungen eintreten, die von der Vorhabenträgerin zu entschädigen seien. Es wird gefordert, dass die Schutzwand unverzüglich zurückgebaut werde, sobald das Galeriebauwerk technisch nicht mehr notwendig sein sollte.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass sich der Hof des Einwenders in ca. 380 m Entfernung nördlich der Bahnstrecke, und damit auf der geschlossenen Seite des Galeriebauwerks, befindet und nicht direkt an die Bahnstrecke angrenzt. Der geringste Abstand der Grünlandflächen des Einwenders beträgt ca. 160 m zum Galeriebauwerk. Die geplante bauzeitliche Zuwegung über den Windpark Anzetel tangiert jedoch diese Flächen. Aus den bisherigen Erfahrungen bei Großbaustellen ist aus Sicht der Vorhabenträgerin nicht damit zu rechnen, dass die Hofstelle bei einer Entfernung von ca. 380 m von Erschütterungen betroffen sein wird, da diese ausschließlich im unmittelbaren Nahbereich zur Baustelle auftreten könnten. Zudem wird die Gründung des Galeriebauwerks in einer lärm- und erschütterungsarmen Bauweise erfolgen. Die Vorhabenträgerin wird jedoch für die Hofstelle des Einwenders vor Bauausführung ein Beweissicherungsverfahren durchführen. Die Vorhabenträgerin wird einen Sachverständigen einschalten, wenn wider Erwarten ein Absinken der Milchleistung oder eine Beeinträchtigung der Tiergesundheit während der Bauzeit auftreten sollte. Der Sachverständige werde dann prüfen, inwieweit bauzeitliche Erschütterungen dafür ursächlich sind. Die Vorhabenträgerin sieht vor, die Vorgehensweise in einer vertraglichen Vereinbarung mit dem Eigentümer zu regeln. Die Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen werden in Zeiten trockener Witterung regelmäßig benetzt. Da bei dem Bauwerk außer bei der Herstellung dieser Wege und Flächen voraussichtlich keine größeren Erdarbeiten vorgenommen werden, wird die Staubentwicklung darauf beschränkt sein. Sollten dennoch Ertragseinbußen durch Staubeintrag auf benachbarten Flächen auftreten, werden diese auf Nachweis bzw. gutachterlicher Einschätzung entschädigt. Auch hier soll die Vorgehensweise in der vertraglichen Vereinbarung mit dem Eigentümer geregelt werden.

Aus Sicht der Anhörungsbehörde und der Genehmigungsbehörde können die Bedenken des Einwenders durch die Ausführungen der Vorhabenträgerin ausgeräumt werden. Es wird empfohlen in dem Planfeststellungsbeschluss die Zusagen der Vorhabenträgerin (Beweissicherungsverfahren der Hofstelle vor Bauausführung, Einschaltung eines Sachverständigen bei Absinken der Milchleistung, etc.) als verbindlich festzusetzen. Hinsichtlich der Forderung des Rückbaus des Galeriebauwerks wird auf die Ausführungen „Rückbauverpflichtung des

Galeriebauwerk“ unter „Forderungen der Ev.-Luth. Kirche in Oldenburg“ und verwiesen.

B.6 Sofortige Vollziehung

Das verfahrensgegenständliche Vorhaben ist in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege unter „1. Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt a) „Laufende und fest disponierte Vorhaben des vordringlichen Bedarfs“ unter der laufenden Nummer 28 eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSchwAG). Damit ist für das Vorhaben nach dem BSchwAG vordringlicher Bedarf festgestellt.

Der vorliegende Planfeststellungsbeschluss ist damit gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

B.7 Gesamtabwägung

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

B.8 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

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben.

Die Klage kann auch als elektronisches Dokument an das für den Empfang elektronischer Dokumente eingerichtete Elektronische Gerichts- und Verwaltungspostfach des Gerichts oder an die DE-Mail-Adresse übermittelt werden. Das elektronische Dokument muss entweder mit einer qualifizierten elektronischen Signatur der verantwortenden Person versehen sein oder von der verantwortenden Person signiert und über einen sicheren Übermittlungsweg eingereicht werden. Sichere Übermittlungswege sind das besondere elektronische Anwaltspostfach (beA), das besondere elektronische Behördenpostfach (beBPo) oder eine absenderbestätigte DE-Mail. Eine normale E-Mail genügt nicht.

Die Klage muss den Kläger, die Beklagte (Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover) und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten.

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

Ist der Kläger eine Person oder eine Vereinigung im Sinne des § 4 Abs. 3 Satz 1 Umwelt-Rechtsbehelfsgesetzes, hat er innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind durch das Gericht nur zuzulassen, wenn der Kläger die Verspätung genügend entschuldigt.

Vor dem Bundesverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte sowie die sonst in § 67 Abs. 2 Satz 1 VwGO genannten Personen zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen.

Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten.

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

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

gestellt und begründet werden.

Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hannover

Hannover, den 25.06.2021

Az. 581ppa/007-2014#001

EVH-Nr. 3313982

Im Auftrag

(Dienstsiegel)