



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover

Az. 581ppa/017-2022#003
Datum: 08.09.2023

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 Abs. 1 AEG

für das Vorhaben

„Wunderline Baustufe 1: Modernisierung Strecke 1575 und ESTW
Ihrhove Strecke 2931, PFA 2“

in der Stadt Weener
im Landkreis Leer

Bahn-km 6,001 bis 12,043

der Strecke 1575 Ihrhove - Weener

Vorhabenträgerin:

DB Netz AG
Region Nord
Lindemannallee 3
30173 Hannover

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	4
A.1	Feststellung des Plans	4
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Besondere Entscheidungen	12
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen.....	12
A.3.2	Konzentrationswirkung.....	13
A.4	Nebenbestimmungen	13
A.4.1	EIGV, VV BAU und VV BAU-STE.....	13
A.4.2	Naturschutz und Landschaftspflege	13
A.4.3	Immissionsschutz.....	13
A.4.4	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	16
A.4.5	Archäologischer Denkmalschutz	16
A.4.6	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen	17
A.4.7	Straßen, Wege und Zufahrten	17
A.4.8	Kampfmittel.....	17
A.4.9	Unterrichtungspflichten.....	17
A.5	Zusagen der Vorhabenträgerin.....	17
A.6	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	18
A.7	Sofortige Vollziehung	18
A.8	Gebühr und Auslagen	18
A.9	Hinweise	18
A.9.1	Sondernutzungserlaubnisse.....	18
A.9.2	Verrohrungen an Straßenseitengräben	19
A.9.3	Hinweis für die Lage im Wasserschutzgebiet	19
B.	Begründung	19
B.1	Sachverhalt	19
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens.....	19
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	19
B.1.3	Anhörungsverfahren.....	20
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung.....	23
B.2.1	Rechtsgrundlage.....	23
B.2.2	Zuständigkeit.....	23
B.3	Umweltverträglichkeit	24
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	24
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	24
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	33
B.4.1	Planrechtfertigung	33
B.4.2	Abschnittsbildung	33

B.4.3	Variantenentscheidung.....	34
B.4.4	EIGV, VV Bau und VV Bau-STE	34
B.4.5	Raumordnung und Landesplanung	34
B.4.6	Wasserhaushalt	35
B.4.7	Naturschutz und Landschaftspflege	40
B.4.8	Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet).....	41
B.4.9	Artenschutz	42
B.4.10	Immissionsschutz.....	44
B.4.11	Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz	55
B.4.12	Land- und Forstwirtschaft.....	61
B.4.13	Brand- und Katastrophenschutz	62
B.4.14	Denkmalschutz.....	62
B.4.15	Archäologischer Denkmalschutz	63
B.4.16	Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen.....	64
B.4.17	Straßen, Wege und Zufahrten	65
B.4.18	Kampfmittel	66
B.4.19	Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter.....	67
B.5	Gesamtabwägung	67
B.6	Sofortige Vollziehung	68
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen.....	68
C.	Rechtsbehelfsbelehrung	69

Auf Antrag der DB Netz AG, Region Nord, Projekte STE Bremen/Osnabrück (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 „Wunderline Baustufe 1: Modernisierung Strecke 1575 und ESTW Ihrhove Strecke 2931, PFA 2“ in der Stadt Weener im Landkreis Leer, Bahn-km 6,001 bis 12,043 der Strecke 1575 Ihrhove - Weener, wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Nebenbestimmungen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen die Streckenertüchtigung der Strecke 1575 auf durchgehend 120 km/h, die Erneuerung eines Bahnübergangs, der Rückbau von stillgelegten Weichen und Gleisen sowie die Ausrüstung der Strecke mit Anlagen der Leit- und Sicherungstechnik, Anlagen der Telekommunikation und elektrotechnischen Anlagen.

Wegen Einzelheiten des Vorhabens wird auf die genehmigten Planunterlagen verwiesen.

A.2 Planunterlagen

Der Plan besteht aus folgenden Unterlagen:

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
1	Erläuterungsbericht vom 27.02.2023, 51 Seiten, inkl. Deckblatt, Inhalts- und Abkürzungsverzeichnis	festgestellt
2	Übersichtskarten	
2.1	Übersichtskarte vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 100.000, Strecke 1575, km -0,116 bis km 17,490	nur zur Information
2.2	Übersichtslageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 5.000, Strecke 1575, km 5,500 bis km 12,170,	nur zur Information
3	Lagepläne	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
3.1	Lageplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 5,555 bis km 6,236	festgestellt
3.2	Lageplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,236 bis km 6,957	festgestellt
3.3	Lageplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,957 bis km 7,682	festgestellt
3.4	Lageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 7,682 bis km 8,429	festgestellt
3.5	Lageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 8,429 bis km 9,179	festgestellt
3.6	Lageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,179 bis km 9,929	festgestellt
3.7	Lageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,929 bis km 10,677	festgestellt
3.8	Lageplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 10,677 bis km 11,423	festgestellt
3.9	Lageplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 11,423 bis km 12,170	festgestellt
4	Bauwerksverzeichnis vom 27.02.2023, 15 Seiten zzgl. Titel- und Deckblatt	festgestellt
5	Grunderwerbspläne	
5.1	Grunderwerbsplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 5,555 bis km 6,236	festgestellt
5.2	Grunderwerbsplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,236 bis km 6,957	festgestellt
5.3	Grunderwerbsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,957 bis km 7,682	festgestellt
5.4	Grunderwerbsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 7,682 bis km 8,429	festgestellt
5.5	Grunderwerbsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 8,429 bis km 9,179	festgestellt
5.6	Grunderwerbsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,179 bis km 9,929	festgestellt
5.7	Grunderwerbsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,929 bis km 10,677	festgestellt
5.8	Grunderwerbsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 10,677 bis km 11,423	festgestellt
5.9	Grunderwerbsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 11,423 bis km 12,170	festgestellt
6	Grunderwerbsverzeichnis vom 27.02.2023, 6 Seiten zzgl. Titel- und Deckblatt	festgestellt
7	Bauwerkspläne	

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
7.1.1	Spundwand, Bau-km 6,065 bis Bau-km 6,375 vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 250 / 50	festgestellt
7.1.2	Winkelstützwand, Bau-km 7,343 bis Bau-km 7,385 vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100 / 50	festgestellt
7.1.3	Winkelstützwand, Bau-km 7,470 bis Bau-km 7,510 vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100 / 50	festgestellt
8	Bahnübergänge	
8.1	Kreuzungsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 200 / 1 : 100, Bahnübergang km 7,783 Graf-Edzard-Straße, Strecke 1575	festgestellt
8.2	Kreuzungsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 200, Straßenplanung Bahnübergang km 7,783 Graf-Edzard-Straße Strecke 1576	festgestellt
8.3	Markierungs- und Beschilderungsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 200, Bahnübergang km 7,783 Graf-Edzard-Straße Strecke 1577	festgestellt
8.4	Schleppkurvenplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 200, Bahnübergang km 7,783 Graf-Edzard-Straße Strecke 1577	festgestellt
8.5	Höhenplan vom 06.12.2021, Maßstab 1 : 250 / 1 : 25, Bahnübergang km 7,783 Graf-Edzard-Straße Strecke 1577	festgestellt
9	Höhenpläne	
9.1	Höhenplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000 / 1 : 100, Gleis Strecke 1575, km 6,000 bis km 7,500	festgestellt
9.2	Höhenplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000 / 1 : 100, Gleis Strecke 1575, km 7,500 bis km 9,000	festgestellt
9.3	Höhenplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000 / 1 : 100, Gleis Strecke 1575, km 9,000 bis km 10,500	festgestellt
9.4	Höhenplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000 / 1 : 100, Gleis Strecke 1575, km 10,500 bis km 12,100	festgestellt
10	Querschnitte	
10.1	Regelquerschnitt 1 vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100, Strecke 1575, km 6,001 bis km 6,550	festgestellt
10.2	Regelquerschnitt 2 vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100, Strecke 1575, km 6,550 bis km 7,250	festgestellt
10.3	Regelquerschnitt 3 vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100, Strecke 1575, km 7,250 bis km 7,550	festgestellt
10.4	Regelquerschnitt 4 vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100, Strecke 1575, km 7,550 bis km 7,860	festgestellt
10.5	Regelquerschnitt 5 vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100, Strecke 1575, km 7,860 bis km 8,480	festgestellt
10.6	Regelquerschnitt 6 vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100, Strecke 1575, km 8,480 bis km 8,680	festgestellt

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
10.7	Regelquerschnitt 7 vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100, Strecke 1575, km 8,680 bis km 8,784	festgestellt
10.8	Regelquerschnitt 8 vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100, Strecke 1575, km 8,784 bis km 12,043	festgestellt
11	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungspläne	
11.1	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 5,555 bis km 6,236	festgestellt
11.2	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,236 bis km 6,957	festgestellt
11.3	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,957 bis km 7,682	festgestellt
11.4	Baustelleneinrichtungs- und erschließungsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 7,682 bis km 8,429	festgestellt
11.5	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 8,429 bis km 9,179	festgestellt
11.6	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,179 bis km 9,929	festgestellt
11.7	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,929 bis km 10,677	festgestellt
11.8	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 10,677 bis km 11,423	festgestellt
11.9	Baustelleneinrichtungs- und -erschließungsplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 11,423 bis km 12,170	festgestellt
12	Kabel- und Leitungspläne	
12.1	Kabel- und Leitungslageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 5,555 bis km 6,236	nur zur Information
12.2	Kabel- und Leitungslageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,236 bis km 6,957	nur zur Information
12.3	Kabel- und Leitungslageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,957 bis km 7,682	nur zur Information
12.4	Kabel- und Leitungslageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 7,682 bis km 8,429	nur zur Information
12.5	Kabel- und Leitungslageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 8,429 bis km 9,179	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
12.6	Kabel- und Leitungslageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,179 bis km 9,929	nur zur Information
12.7	Kabel- und Leitungslageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,929 bis km 10,677	nur zur Information
12.8	Kabel- und Leitungslageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 10,677 bis km 11,423	nur zur Information
12.9	Kabel- und Leitungslageplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 11,423 bis km 12,170	nur zur Information
13	Spurplanskizzen	
13.1	Spurplanskizze Bestand vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 5000, Strecke 1575, km 6,000 bis km 12,000	nur zur Information
13.2	Spurplanskizze Endzustand vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 5000, Strecke 1575, km 6,000 bis km 12,000	nur zur Information
14	Trassierungslagepläne	
14.1	Trassierungsentwurf bearbeitet 11/2020, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,611 bis km 7,746	nur zur Information
14.2	Trassierungsentwurf bearbeitet 11/2020, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 7,746 bis km 8,886	nur zur Information
14.3	Trassierungsentwurf bearbeitet 05/2021, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 8,886 bis km 10,026	nur zur Information
14.4	Trassierungsentwurf bearbeitet 05/2021, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 10,026 bis km 11,166	nur zur Information
14.5	Trassierungsentwurf bearbeitet 05/2021, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 11,166 bis km 12,301	nur zur Information
15	Landschaftspflegerischer Begleitplan	
15.1	Erläuterungsbericht vom 27.02.2023, 96 Seiten	festgestellt
15.2	Maßnahmenblätter, 39 Seiten	festgestellt
15.3	Bestands- und Konfliktpläne	
15.3.1	Bestands- und Konfliktplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,001 bis km 6,236	nur zur Information
15.3.2	Bestands- und Konfliktplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,236 bis km 6,957	nur zur Information
15.3.3	Bestands- und Konfliktplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,957 bis km 7,682	nur zur Information
15.3.4	Bestands- und Konfliktplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 7,682 bis km 8,429	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
15.3.5.	Bestands- und Konfliktplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 8,429 bis km 9,179	nur zur Information
15.3.6	Bestands- und Konfliktplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,179 bis km 9,929	nur zur Information
15.3.7	Bestands- und Konfliktplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,929 bis km 10,678	nur zur Information
15.3.8	Bestands- und Konfliktplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 10,678 bis km 11,423	nur zur Information
15.3.9	Bestands- und Konfliktplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 11,423 bis km 12,043	nur zur Information
15.3.10	Bestands- und Konfliktplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000: Legende Strecke 1575	nur zur Information
15.4	Maßnahmenpläne	
15.4.1	Maßnahmenplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,001 bis km 6,236	festgestellt
15.4.2	Maßnahmenplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,236 bis km 6,957	festgestellt
15.4.3	Maßnahmenplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,957 bis km 7,682	festgestellt
15.4.4	Maßnahmenplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 7,682 bis km 8,429	festgestellt
15.4.5	Maßnahmenplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 8,429 bis km 9,179	festgestellt
15.4.6	Maßnahmenplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,179 bis km 9,929	festgestellt
15.4.7	Maßnahmenplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,929 bis km 10,678	festgestellt
15.4.8	Maßnahmenplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 10,678 bis km 11,423	festgestellt
15.4.9	Maßnahmenplan vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 11,423 bis km 12,043	festgestellt
15.4.10	Maßnahmenplan vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, Legende Strecke 1575	festgestellt
Anlage zur Unterlage 15.1	Kompensationsdokumentation zum LBP vom 24.05.2023, 12 Seiten	festgestellt
16	Bericht der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP)	
16.1	UVP-Bericht vom 27.02.2023, 117 Seiten	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
16.2.1.1	Übersichtsplan - SG Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,001 bis km 9,260	nur zur Information
16.2.1.2	Übersichtsplan - SG Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,260 bis km 12,043	nur zur Information
16.2.2.1	Übersichtsplan - SG Realnutzung und Biotoptypen vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,001 bis km 9,260	nur zur Information
16.2.2.2	Übersichtsplan - SG Realnutzung und Biotoptypen vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,260 bis km 12,043	nur zur Information
16.2.3.1	Übersichtsplan - SG Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,001 bis km 9,260	nur zur Information
16.2.3.2	Übersichtsplan - SG Tiere und Pflanzen und die biologische Vielfalt vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,260 bis km 12,043	nur zur Information
16.2.4.1	Übersichtsplan - SG Fläche - Boden vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,001 bis km 9,260	nur zur Information
16.2.4.2	Übersichtsplan - SG Fläche - Boden vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,260 bis km 12,043	nur zur Information
16.2.5.1	Übersichtsplan - SG Wasser vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,001 bis km 9,260	nur zur Information
16.2.5.2	Übersichtsplan - SG Wasser vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,260 bis km 12,043	nur zur Information
16.2.6.1	Übersichtsplan - SG Landschaft/Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 6,001 bis km 9,260	nur zur Information
16.2.6.2	Übersichtsplan - SG Landschaft/Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter vom 14.02.2022, Maßstab 1 : 1000, Strecke 1575, km 9,260 bis km 12,043	nur zur Information
17	FFH-Unterlage vom 14.02.2022, 40 Seiten	nur zur Information
18	Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag vom 30.03.2023, zzgl. Kartierbericht, Artenblätter für die artenschutzrechtliche Prüfung	nur zur Information
19	Schall- und Erschütterungstechnische Untersuchung	
19.1	Erschütterungstechnische Untersuchung zum Ausbau der Strecke "Wunderline" vom 18.10.2021, 135 Seiten	nur zur Information
19.2	Schalltechnische Untersuchung zum Ausbau der Strecke "Wunderline" vom 30.07.2021, 83 Seiten	nur zur Information
19.3	Baulärm- und Erschütterungsprognose zum Ausbau der Strecke "Wunderline" vom 14.01.2022, 188 Seiten	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
20	Hydraulische Berechnungen	
20.1	Hydraulische Berechnungen vom 27.02.2023, 52 Seiten	nur zur Information
20.2	Lageplan Entwässerung	
20.2.3	Lageplan Entwässerung vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, km 6,957 bis km 7,682	festgestellt
20.2.4	Lageplan Entwässerung vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, km 7,682 bis km 8,429	festgestellt
20.2.5	Lageplan Entwässerung vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, km 8,429 bis km 9,179	festgestellt
20.2.8	Lageplan Entwässerung vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, km 10,677 bis km 11,423	festgestellt
20.2.9	Lageplan Entwässerung vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 1000, km 11,423 bis km 12,170	festgestellt
20.3	Entwässerungspläne (Detailplan)	
20.3.1	Entwässerungsplan (Detailplan) vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100, Strecke 1575, km 8,100	festgestellt
20.3.2	Entwässerungsplan (Detailplan) vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100, Strecke 1575, km 8,500	festgestellt
20.3.3	Entwässerungsplan (Detailplan) vom 27.02.2023, Maßstab 1 : 100, Strecke 1575, km 11,630	festgestellt
20.4	Erläuterungen zu Entwässerungsanlagen vom 27.02.2023, 5 Seiten	Nur zur Information
21	Einschätzung der Auswirkungen der baulichen Maßnahmen zur Abschätzung der Notwendigkeit zur Erteilung einer wasserrechtlichen Erlaubnis nach § 8 WHG vom 10.03.2022, 4 Seiten	nur zur Information
22	Wasserrechtlicher Fachbeitrag vom 28.02.2022, 40 Seiten	nur zur Information
23	Geotechnischer Bericht	
23.1	Geotechnischer Bericht Wunderline 29.10.2021 km 0,800 bis km 17,490, 110 Seiten	nur zur Information
23.2	Geotechnischer Bericht Wunderline Anlagen vom 29.10.2021, 150 Seiten	nur zur Information
24	Bodenschutzkonzept	
24.1	Erläuterungsbericht - Bodenschutzkonzept vom 17.03.2023, 58 Seiten, Strecke 1575, km 6,001 bis km 12,043	festgestellt
24.2	Gefährdung der Bodenfunktionen durch Verdichtung vom 27.02.2023, bestehend aus 6 Plänen	nur zur Information
24.3	Bodenfruchtbarkeit vom 27.02.2023, bestehend aus 6 Plänen	nur zur Information

Unterlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
24.4	Humusgehalt vom 27.02.2023, bestehend aus 5 Plänen	nur zur Information
24.5	Oberbodenmächtigkeit vom 27.02.2023, bestehend aus 4 Plänen	nur zur Information
24.6	Bodenkundliche Feuchtestufe vom 27.02.2023, bestehend aus 6 Plänen	nur zur Information
24.7	Grundwasserstufe der Böden vom 27.02.2023, bestehend aus 6 Plänen	nur zur Information
24.8	Potenzielle Erosionsgefährdung durch Wind vom 27.02.2023, bestehend aus 6 Plänen	nur zur Information
24.9	Biotopentwicklungspotenzial vom 27.02.2023, bestehend aus 6 Plänen	nur zur Information
24.10	Sulfatsaure Böden (Tiefenbereich 0 - 2 m) vom 27.02.2023, bestehend aus 3 Plänen	nur zur Information
24.11	Clustering vom 27.02.2023, bestehend aus 6 Plänen	nur zur Information
24.12	Bodenschutzplan vom 27.02.2023, bestehend aus 6 Plänen	festgestellt
25	BoVEK Bodenverwertungs- u. Entsorgungskonzept vom 23.03.2023 bestehend aus 34 Seiten zzgl. Deckblatt und Anhang	nur zur Information

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in **blau** kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Vorhabenträgerin werden die wasserrechtlichen Erlaubnisse und Bewilligungen für die Benutzung von Gewässern nach Maßgabe der nachfolgend aufgeführten Einzelbestimmungen erteilt.

Der DB Netz AG, Region Nord, wird gemäß § 8 des Gesetzes zur Ordnung des Wasserhaushalts (Wasserhaushaltsgesetz – WHG) die wasserrechtliche Erlaubnis für das Einleiten von Niederschlagswasser in das Grundwasser („Untere Ems Lockergestein links“) sowie in die oberirdischen Gewässer „Weener Sieltief“ und „Hölle“ nach § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG erteilt.

Zweck, Art und Maß der Benutzung sowie die Koordinaten der Einleitstellen sind der Stellungnahme des Eisenbahn-Bundesamtes, Sachbereich 6 – Nord (Datum:

28.04.2023; Az. 57613-576ti/003-1114#026) unter dem Punkt I. zu entnehmen. Die unter II. aufgeführten Nebenbestimmungen für die Gewässerbenutzung und den Betrieb der Abwasseranlage, die unter III. aufgeführten Nebenbestimmungen zum Bau der Abwasseranlagen sowie die unter IV. aufgeführten allgemeinen Nebenbestimmungen sind von der Vorhabenträgerin zwingend zu beachten.

A.3.2 Konzentrationswirkung

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

A.4 Nebenbestimmungen

A.4.1 EIGV, VV BAU und VV BAU-STE

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

A.4.2 Naturschutz und Landschaftspflege

Die Kontaktdaten der Umweltfachlichen Bauüberwachung (UBÜ) sind der Unteren Naturschutzbehörde des Landkreises Leer rechtzeitig vor Baubeginn schriftlich mitzuteilen.

A.4.3 Immissionsschutz

A.4.3.1 Baubedingte Lärmimmissionen

A.4.3.1.1 Anwendung der AVV Baulärm

Bei der Durchführung des Bauvorhabens ist die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen – (AVV Baulärm) vom 19.

August 1970 zu beachten; es sind dementsprechend notwendige Maßnahmen zur Lärminderung zu ergreifen.

A.4.3.1.2 Anwendung der 32. BImSchV

Die Vorhabenträgerin hat die 32. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung – 32. BImSchV) hinsichtlich der Geräte- und Maschinenauswahl anzuwenden.

A.4.3.1.3 Information der Anwohnenden und Benennung einer Ansprechstelle

Die Vorhabenträgerin hat die Anwohnenden, die Stadt Weener und die Planfeststellungsbehörde rechtzeitig und schriftlich über die bevorstehenden Baumaßnahmen (Beginn und Dauer der Arbeiten, Tätigkeiten) zu informieren. Für die Anwohnenden kann dies durch Posteinwurf geschehen. Die Ankündigung soll Informationen zu Beginn, Dauer und Ende der Bautätigkeiten, zu Art und Umfang der Baustelle, zu den eingesetzten Bauverfahren, sowie der zu erwartenden Einschränkungen durch Lärm- sowie Erschütterungsimmissionen enthalten.

Die Vorhabenträgerin hat eine unabhängige anerkannte sachverständige Person für Lärm- und Erschütterungsfragen einzusetzen, die den von Baulärm und bauzeitlichen Erschütterungen Betroffenen als Ansprechperson zur Verfügung steht. Name und Erreichbarkeit der verantwortlichen Person sind den Anwohnenden, der Stadt Weener und der Planfeststellungsbehörde schriftlich und rechtzeitig vor Baubeginn bekannt zu geben.

A.4.3.1.4 Aktive Lärmschutzmaßnahme

Die mobile Bauschuttrecyclingmaschine auf der Baustelleneinrichtungsfläche 3 (km 8,200, Bauwerks-Nr. 705) ist durch eine aktive Lärmschutzmaßnahme abzuschirmen.

A.4.3.1.5 Organisatorische und planerische Lärmschutzmaßnahmen

Die Vorhabenträgerin hat sicherzustellen, dass die Baustellen so geplant, eingerichtet und betrieben werden, dass Geräusche verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Nicht benötigte Baumaschinen sind auszuschalten. Maschinen und Aggregate, die durchgehend im Einsatz sind, sind in größtmöglicher Entfernung zu den Immissionsorten zu positionieren. Falls möglich, ist eine Einhausung dieser Maschinen und Aggregate vorzunehmen. Die genutzten

Baucontainer und weiteren nicht schallabstrahlenden Objekte im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen sind schalloptimiert anzuordnen. Darüber hinaus ist das Baustellenpersonal in geeigneter Weise für das Thema Lärm zu sensibilisieren.

A.4.3.1.6 Lärmmonitoring

Die Vorhabenträgerin hat ein Lärmmonitoring (Dokumentation der Lärmbelastungen) unter Beachtung der Messverfahren nach der AVV Baulärm durchzuführen. Die Geräuschimmissionen aus dem Baubetrieb sind während der Bauzeit mittels messtechnischer Untersuchungen regelmäßig zu überwachen. Die Messergebnisse sind zur Beweissicherung zu dokumentieren, aufzubewahren und dem Eisenbahn-Bundesamt sowie betroffenen Anwohnenden auf Anforderung in ausgewerteter Form zur Kenntnis zu geben.

A.4.3.1.7 Bereitstellung von Ersatzwohnraum

Den betroffenen Anwohnenden steht gegen die Vorhabenträgerin ein Anspruch auf Bereitstellung von Ersatzraum für Tage zu, an denen Immissionsorte mit einem Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags bezogen auf Wohnräume betroffen sind. Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzraum zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist jeweils mit den berechtigten Anwohnenden zu vereinbaren.

A.4.3.1.8 Entschädigung in Geld

Die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer haben gegen die Vorhabenträgerin dem Grunde nach einen Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld für Immissionsorte, bei denen gemäß den Ergebnissen des Lärmmonitorings nach Ziffer A.4.3.1.6 ein Beurteilungspegel (außen) tagsüber von 70 dB(A) und höher und/oder nachts von 60 dB(A) und höher erreicht wird. Der Anspruch entfällt jedoch für Tage bzw. Nächte, an denen gemäß vorstehender Bestimmung A.4.3.1.7 Ersatzraum in Anspruch genommen wurde. Soweit Anspruchsberechtigte und die Vorhabenträgerin über die Entschädigung keine Einigung erzielen, erfolgt eine Entscheidung in einem gesonderten Verfahren durch die nach Landesrecht zuständige Behörde.

A.4.3.2 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Zur Minimierung der Erschütterungsimmissionen ist für die Rammarbeiten eine leichte Vibrationsramme mit einer Leistung von $w = 150 \text{ kW}$ zu verwenden. Im Umkreis der Rammarbeiten sind bautechnologische Beweissicherungen durchzuführen. Zusätzlich sind Beweissicherung in Form von Erschütterungsmessungen während der Rammarbeiten durchzuführen.

A.4.4 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

A.4.4.1 Begleitung und Dokumentation der Arbeiten

Arbeiten auf Altlastenverdachtsflächen sind durch eine im Altlastenbereich fachkundige Person zu begleiten und zu dokumentieren. Es ist vorab zu prüfen, ob durch die Arbeiten ein Eingriff in die Flächen stattfindet. In Abhängigkeit davon sind entsprechende Maßnahmen zu planen und durchzuführen. Die dafür notwendigen Informationen sind durch die Vorhabenträgerin im Rahmen der Ausführungsplanung bei der Unteren Bodenschutzbehörde einzuholen.

A.4.4.2 Anzeigepflicht der Arbeiten

Die Kontaktdaten der bodenkundlichen Baubegleitung sowie der Fachbauüberwachung Abfallmanagement sind der Unteren Bodenschutzbehörde rechtzeitig vor Baubeginn mitzuteilen. Arbeiten auf Altlastenverdachtsflächen sind zwei Wochen vorab anzuzeigen (abfallboden@lkleer.de).

A.4.4.3 Hinweise auf schädliche Bodenveränderungen

Bei Hinweisen auf schädliche Bodenveränderungen sind die Baumaßnahmen zu unterbrechen. Die Untere Bodenschutzbehörde ist unverzüglich zu informieren.

A.4.5 Archäologischer Denkmalschutz

Vor Baubeginn hat eine Abstimmung mit dem Archäologischen Dienst der Ostfriesischen Landschaft zu erfolgen, um einen Eingriff in eventuell erhaltene Bodendenkmalsubstanz zu vermeiden. Bei notwendigen Eingriffen in das Erdreich im Bereich der vorhandenen jungsteinzeitlichen Fundstelle (Ol.-Fst.-Nr. 2809/3:34) sind die Baumaßnahmen durch eine archäologische Fachkraft zu begleiten.

A.4.6 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

Die Betreiber der durch das Vorhaben betroffenen öffentlichen Ver- und Entsorgungsanlagen sind in die weiteren Planungen einzubeziehen und frühzeitig über den Beginn der Baumaßnahmen zu informieren. In Abstimmung mit dem jeweiligen Betreiber sind durch die Vorhabenträgerin vor Baubeginn aktuelle Planunterlagen einzuholen und Ortsbegehungen zu vereinbaren.

A.4.7 Straßen, Wege und Zufahrten

Die geplanten Arbeiten im Bereich der Landstraßen L 17 und L 31 sind in Abstimmung mit der Straßenmeisterei Leer durchzuführen.

Vor Beginn der Baumaßnahmen hat eine Abstimmung zwischen der Vorhabenträgerin und dem Straßen- und Tiefbauamt des Landkreises Leer, insbesondere in Bezug auf die Kreisstraße 29, zu erfolgen. Im Rahmen dieser Abstimmung ist durch die Vorhabenträgerin ein Logistikkonzept, ein Bauphasenplan oder eine inhaltlich entsprechende Unterlage vorzulegen. Darüber hinaus ist mit dem Straßen- und Tiefbauamt als Baulastträger der K 29 eine Beweissicherung durchzuführen.

A.4.8 Kampfmittel

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

A.4.9 Unterrichtungspflichten

Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben. Über den Baubeginn der Maßnahmen sind außerdem der Landkreis Leer sowie die Stadt Weener frühzeitig zu informieren.

A.5 Zusagen der Vorhabenträgerin

Soweit die Vorhabenträgerin im Laufe des Verfahrens Zusagen gemacht oder Absprachen getroffen hat und damit Forderungen und Einwendungen Rechnung

getragen hat, sind diese nur insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder im Planfeststellungsbeschluss nachfolgend dokumentiert sind.

A.5.1.1 Zusage gegenüber dem NLWKN

Die Vorhabenträgerin sagt zu, den Niedersächsischen Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz (NLWKN), Betriebsstelle Aurich rechtzeitig vor Baubeginn bezüglich des Bauablaufs zu beteiligen, um eventuelle Konflikte mit den tangierenden Planungen zum „Masterplan Ems 2050“ frühzeitig zu vermeiden.

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 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes gegenüber Dritten sofort vollziehbar.

A.8 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen werden in gesonderten Bescheiden festgesetzt.

A.9 Hinweise

A.9.1 Sondernutzungserlaubnisse

Für die Anlegung einer Zufahrt zur L 17 ist eine Sondernutzungserlaubnis gem. § 18 NStrG bei der Stadt Weener zu beantragen. Für temporäre und bleibende Baustellenzufahrten sowie bei Nutzung von vorhandenen, z.B. landwirtschaftlichen Zufahrten an der Kreisstraße 29 sind Sondernutzungserlaubnisse beim zuständigen Straßen- und Tiefbauamt zu beantragen. Hierfür ist beim Landkreis Leer vor Baubeginn ein gesonderter, formloser Antrag mit entsprechenden Lageplänen und Angaben der jeweils geplanten Ausbaubreite und -tiefe, den Radien und dem vorgesehenen Ausbau (Pflaster- oder Asphaltbauweise) einzureichen.

A.9.2 Verrohrungen an Straßenseitengräben

Temporäre und dauerhafte Verrohrungen an Straßenseitengräben sind grundsätzlich erlaubnispflichtig. Diese Erlaubnis ist vor Baubeginn beim Landkreis Leer, Straßen- und Tiefbauamt zu beantragen.

A.9.3 Hinweis für die Lage im Wasserschutzgebiet

Das Vorhaben liegt ausweislich der Antrags- und Planunterlagen in der Schutzgebietszone IIIA des Trinkwasserschutzgebietes und Trinkwassergewinnungsgebietes „Weener“. Der Sb 6-Nord weist ausdrücklich darauf hin, dass die erteilte wasserrechtliche Erlaubnis nicht befreit/entbindet von möglichen Verboten oder Beschränkungen, die sich aus der einschlägigen Wasserschutzgebiets-Verordnung ergeben. Hierfür ist bei der zuständigen Landesbehörde ggf. eine separate Befreiung von den Verboten und Beschränkungen der jeweiligen Schutzgebietsverordnung einzuholen.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben „Wunderline Baustufe 1: Modernisierung Strecke 1575 und ESTW Ihrhove Strecke 2931, PFA 2“ hat im Wesentlichen die Streckenerüchtigung der Strecke 1575 auf 120 km/h, die Ausrüstung der Strecke mit Anlagen der Leit- und Sicherheitstechnik sowie den Rückbau von stillgelegten Weichen und Gleisen zum Gegenstand. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 6,001 bis 12,043 der Strecke 1575 Ihrhove - Weener in Weener. Wegen der Einzelheiten des Vorhabens wird auf die Planunterlagen verwiesen.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Die DB Netz AG, Region Nord, Projekte STE Bremen/Osnabrück (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 21.03.2022, Az. I.NI-N-B-S HoS; G.016129260, eine Entscheidung nach § 18 Abs. 1 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für das Vorhaben „Wunderline Baustufe 1: Modernisierung Strecke 1575 und ESTW Ihrhove Strecke 2931, PFA 2“ beantragt. Der Antrag ist am 22.03.2022 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, eingegangen.

Mit Schreiben vom 14.04.2022 wurde die Vorhabenträgerin um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 10.05.2022 wieder vorgelegt.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 11.01.2019, Az. 581pu/001-2317#015, hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das gegenständliche Vorhaben eine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§ 5 ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Das Eisenbahn-Bundesamt als Anhörungsbehörde hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems
2.	Avacon Netz GmbH
3.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
4.	DB Kommunikationstechnik GmbH
5.	Deutsche Bahn AG, Immobilien Region Nord
6.	EWE Netz GmbH
7.	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
8.	Landesamt für Geoinformation und Landesvermessung Niedersachsen
9.	Landkreis Leer
10.	Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Standort Oldenburg
11.	Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz – Betriebsstelle Aurich
12.	Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz – Betriebsstelle Brake
13.	Niedersächsische Landesforsten Forstamt Neuenburg
14.	Vodafone Kabel Deutschland GmbH
15.	Polizeiinspektion Leer/Emden
16.	Wasserversorgungsverband Rheiderland
17.	Deutsche Telekom Technik GmbH Osnabrück

Lfd. Nr.	Bezeichnung
18.	Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Emden
19.	Ostfriesische Landschaft
20.	Rheider Deichacht
21.	Sielacht Rheiderland
22.	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr - Geschäftsbereich Aurich
23.	Stadt Weener
24.	Niedersächsische Gesellschaft zur Endablagerung von Sonderabfall mbH (NGS)
25.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6

Folgende Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	Avacon Netz GmbH, Stellungnahme vom 29.08.2022, kein Az.
2.	Amt für regionale Landesentwicklung Weser-Ems, Stellungnahme vom 12.10.2022, kein Az.
3.	Wasserversorgungsverband Rheiderland, Stellungnahme vom 26.10.2022, kein Az.

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1.	EWE Netz GmbH, Stellungnahme vom 08.09.2022, Az. 2022-6176 ID[#1695324880#47250426#754019f#]
2.	DB Kommunikationstechnik GmbH, Stellungnahme vom 20.09.2022, Az. 2022026329
3.	Deutsche Telekom Technik GmbH, Stellungnahme vom 29.09.2022, Az. ES12263/Le
4.	Ostfriesische Landschaft, Stellungnahme vom 05.10.2022, kein Az.
5.	Landesamt für Geoinformationen und Landesvermessung Niedersachsen, Stellungnahme vom 11.10.2022, Az. TB-2022-00971

Lfd. Nr.	Bezeichnung
6.	Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH, Stellungnahme vom 19.10.2022, Az. Stellungnahme Nr.: S01207833
7.	Stadt Weener (Ems), Stellungnahme vom 18.10.2022, Az. III/
8.	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben, Stellungnahme vom 21.10.2022, Az. MDPM.TöB-03-2022-0536.1104
9.	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie, Stellungnahme vom 25.10.2022, Az. TOEB.2022.08.00301
10.	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, Betriebsstelle Aurich, Az. A3-62018-04 DB Wunderline BA 1, PFA2
11.	Niedersächsische Landesforsten Forstamt Neuenburg, Stellungnahme vom 25.10.2022, Az. 302 – EBA – Wunderline – Ihrhove-Weener – PFA 2
12.	Landwirtschaftskammer Niedersachsen Außenstelle Leer, Stellungnahme vom 26.10.2022, Az. DB 10/2022 -Bo-
13.	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Aurich, Stellungnahme vom 26.10.2022, Az. 2111-2141/31420-L17 & L31
14.	Deutsche Bahn AG, DB Immobilien, Stellungnahme vom 26.10.2022, Az. TÖB-NI-22-142464
15.	Eisenbahn-Bundesamt, Sachbereich 6 Nord, Stellungnahme vom 10.11.2022, Az. 576ti/003-1114#026
16.	Landkreis Leer, Stellungnahme vom 08.12.2022, Az. III 61.2.4

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Eisenbahn-Bundesamtes in der Stadt Weener vom 25.08.2022 bis 26.09.2022 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden in der Stadt Weener am 15.08.2022 jeweils durch Aushang, durch Veröffentlichung in der örtlichen Tageszeitung und auf der Homepage der Stadt Weener ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist in der Stadt Weener war der 26.10.2022.

Zeitgleich wurden die zur Einsicht ausgelegten Planunterlagen sowie die Bekanntmachung der Auslegung auf der Internetseite des Eisenbahn-Bundesamtes zugänglich gemacht.

Innerhalb der Einwendungsfrist ist ein Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Benachrichtigung von Vereinigungen

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

Es sind keine Stellungnahmen von Vereinigungen eingegangen.

B.1.3.4 Erörterung

Das Eisenbahn-Bundesamt hat gemäß § 18a Nr. 1 S. 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

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, Region Nord, Projekte STE Bremen/Osnabrück.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

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

Für das Vorhaben wurde mit der o. g. verfahrensleitenden Verfügung (s. Kap. B.1.2) gemäß § 7 Abs. 3 Satz 1 UVPG auf Antrag der Vorhabenträgerin ohne Vorprüfung festgestellt, dass eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht.

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

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

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

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum wurde im Rahmen des durch das Eisenbahn-Bundesamt durchgeführten Scoping-Verfahrens (Az. 581pu/001-2317#015) festgelegt und orientiert sich an den Vorgaben des Leitfadens „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen“ – Teil III (EBA, 2014). Gemäß dem Leitfaden können sich bei Ausbauvorhaben die Untersuchungsbreiten im Vergleich zu Neubauvorhaben zum Teil erheblich verringern. Da es sich um die Ertüchtigung einer vorhandenen Strecke handelt, weichen die Untersuchungsraumgrenzen für die Schutzgüter gem. § 2 UVPG von den Vorgaben des EBA-Umweltleitfadens nach unten ab:

Schutzgut	Regelbreite [m] (beidseitig um Trassenachse)
Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit	500 m
Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt	Bis zu 500 m

Fläche	100 m
Boden	100 m
Wasser	100 m
Klima und Luft	250 m
Landschaft	500 m

Der Untersuchungsraum wurde nach Vorlage weiterer Details zu Baustraßen und Baustelleneinrichtungsflächen in Abstimmung mit dem Landkreis Leer punktuell erweitert.

B.3.2.2 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Entsprechend dem UVP-Bericht, den Stellungnahmen der Behörden sowie den Ergebnissen der eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.2.2.1 Auswirkungen auf den Menschen

Baubedingte Auswirkungen

Im Umfeld des Vorhabens kommt es zu baubedingten Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen. Flächen mit Wohn- und Wohnumfeldfunktion werden durch Baustelleneinrichtungsflächen vorübergehend kleinräumig in Anspruch genommen. Erholungseignung und Erscheinungsbild der Landschaft werden durch Baustellenverkehr und Baubetrieb temporär gestört.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es nicht zu einer Änderung gegenüber der Bestandssituation.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Der zu erwartende Verkehrslärm ändert sich im Vergleich zur Bestandssituation nur unwesentlich, ebenso findet durch die Streckenertüchtigung keine wesentliche Änderung der Erschütterungssituation statt.

B.3.2.2.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Baubedingte Auswirkungen

Baubedingt kommt es zu Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und Pflanzen durch Flächeninanspruchnahmen, welche die Lebensräume von Tier- und Pflanzenarten betrifft. Durch die Baumaßnahme kommt es zu Störwirkungen auf die Fauna durch Abgas- und Staubbelastrungen, Lichtimmissionen und optischen Störreizen. Es kann eine Barrierewirkung entstehen, wodurch ein Kollisionsrisiko ausgelöst werden kann. Geschützte Biotope nach § 30 BNatSchG werden durch die Baumaßnahmen nicht in Anspruch genommen.

Flächen, die während der Bauzeit in Anspruch genommen werden, werden nach Beendigung der Bauarbeiten wiederhergestellt bzw. renaturiert.

Anlagebedingte Auswirkungen

Durch die Trassenverschiebung kommt es auf der einen Seite des Bahndamms zur Inanspruchnahme von Flächen, auf der anderen Seite kann gleichzeitig in gewissem Umfang ein Rückbau stattfinden, da für den Bahnbetrieb genutzte Flächen zurückgebaut werden. Die anlagenbedingte Zerschneidungswirkung verändert sich unerheblich zur bisherigen Situation.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Die betriebsbedingten Auswirkungen durch Lärm und Erschütterungen ändern sich im Vergleich zur Bestandssituation nur unwesentlich. Da die Zugzahlen nicht erhöht werden, verbleibt das Kollisionsrisiko auf geringem Niveau. Dies gilt ebenso für betriebsbedingte optische Störreize.

Naturschutzrechtlich festgesetzte Schutzgebiete und gesetzlich geschützte Biotope sind von keinem der o.g. Wirkfaktoren betroffen.

B.3.2.2.3 Auswirkungen auf Fläche und Boden

Bau- und anlagebedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche

Durch das Vorhaben werden in dem knapp 6 km langen Bauabschnitt entlang der Bahnstrecke insgesamt ca. 6,65 ha bau- und anlagebedingt in Anspruch genommen. Die Flächen werden zum Großteil wie zuvor im Bestand genutzt. Von der ca. 5,0 ha anlagebedingten Inanspruchnahme (ohne Böschungen und Entwässerung) wird bereits jetzt ein Großteil als Verkehrsfläche genutzt (ca. 75 %).

Baubedingte Auswirkungen auf das Schutzgut Boden

Baubedingt ist durch die Inanspruchnahme von Böden durch Baustelleneinrichtungen und Zufahrten mit der Schädigung derselben (Verdichtung, Schadstoffeintrag,

Erosion) oder Bodenveränderungen (Bodenaustausch, Umlagerung, Auftrag und Abtrag) zu rechnen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt sind im Bereich der Bahnstrecke geringfügige Veränderungen des Profilaufbaus (Veränderung ökologischer Standortverhältnisse) anthropogen stark veränderter Böden zu erwarten.

B.3.2.2.4 Auswirkungen auf das Wasser

Auswirkungen auf das Grundwasser

Baubedingte Auswirkungen

Beim Bau an den Gleiskörpern, Bahnübergängen und Entwässerungsanlagen können Schadstoffe durch Baustoffe, Baumaterialien oder den Betrieb von Baufahrzeugen mittels Versickerung in den Grundwasserkörper gelangen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt wird durch die Errichtung von neuen Entwässerungsanlagen Wasser dem Grundwasserkörper zugeführt. Durch die Versiegelung der Schienenverkehrsfläche wird die Versickerung von Regenwasser verändert.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Schadstoffe, die durch die betriebliche Nutzung des Bahnoberbaus und der Bahnübergänge emittiert werden, können über Versickerung in den Grundwasserkörper gelangen. Eine weitere Belastung stellt auch Glyphosat dar, welches entlang der Strecke zur Vegetationskontrolle aufgebracht wird. Des Weiteren sind Kupferemissionen an elektrifizierten Strecken zu erwarten, da es im Laufe der Zeit zu einem Verschleiß der Kupfer-Fahrdrähte durch den Stromabnehmer kommt.

B.3.2.2.5 Auswirkungen auf Luft und Klima

Baubedingte Auswirkungen

Durch den Baustellenbetrieb kommt es zu Stoffimmissionen, die sich z.B. in Form von Abgas- und Staubbelastungen auf die Luft auswirken können. Baubedingt werden Vegetationsflächen in Anspruch genommen, die zum Teil klimawirksame Funktionen erfüllen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt kommt es zur Inanspruchnahme von Vegetationsbeständen mit klimawirksamen Funktionen.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Die betriebsbedingten Wirkungen gehen über das bestehende Maß nicht hinaus.

B.3.2.2.6 Auswirkungen auf Landschaft

Baubedingte Auswirkungen

Bauzeitlich werden Landschaftselemente wie z.B. Gehölze entlang der Strecke überbaut. Die Belastungsintensität von Immissionen während der Bauzeit kann temporär zunehmen.

Anlagebedingte Auswirkungen

Anlagebedingt werden Gehölze entlang der Strecke in Anspruch genommen. Es kann zudem zu einer Zerschneidungswirkung kommen, die jedoch nicht geeignet ist, die Sichtbeziehungen oder das Landschaftsbild nachhaltig und erheblich zu stören.

Betriebsbedingte Auswirkungen

Die betriebsbedingten Wirkungen gehen über das bestehende Maß nicht hinaus.

B.3.2.2.7 Auswirkungen auf kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Durch das Vorhaben werden keine Bau- oder Bodendenkmale in Anspruch genommen. Ebenfalls gehen keine bedeutenden Elemente der Kulturlandschaft verloren.

B.3.2.2.8 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Auswirkungen auf Wechselwirkungen werden über die jeweiligen Umweltauswirkungen der vorrangig betroffenen Schutzgüter erfasst und beschrieben. Da durch das geplante Vorhaben lediglich Umweltauswirkungen in maximal mittlerer Schwere und sonst überwiegend solche von geringer bis unerheblicher Bedeutung eintreten, sind auch die Auswirkungen auf die Wechselwirkungen als gering einzustufen.

B.3.2.3 Begründete Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 25 UVPG

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

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

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

Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten (insbesondere Unterlage 16.1 – UVP-Bericht sowie Unterlage 22 – Wasserrechtlicher Fachbeitrag und Unterlage 15.1 – Erläuterungsbericht Landschaftspflegerischer Begleitplan) und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge mit folgenden Einzelergebnissen überprüft:

B.3.2.3.1 Schutzgut Menschen

Die nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Menschen werden als gering eingestuft. Die Auswirkungen sind vor allem temporärer Natur und auf die Bauphasen beschränkt. Beeinträchtigungen durch bauzeitliche Schall- und Erschütterungsimmissionen können durch entsprechende Maßnahmen vermindert werden. Betriebsbedingt kommt es zu keiner wesentlichen Änderung gegenüber der Bestandssituation. Es verbleiben damit keine nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit.

B.3.2.3.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Nachteilige Umweltauswirkungen auf Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt werden gemäß UVP-Bericht ohne Berücksichtigung von Maßnahmen zur Vermeidung und Minderung zunächst als „mittel“ eingestuft.

Die baubedingten Wirkungen können durch artenschutzrechtliche Vermeidungsmaßnahmen weitestgehend vermieden bzw. minimiert werden. Weiterhin werden Nistkästen angebracht, um als Ersatzquartiere für höhlenbrütende Vogelarten zu dienen. Die bau- und anlagebedingte Flächeninanspruchnahme wurde auf ein Mindestmaß reduziert, baubedingt genutzte Flächen werden nach Bauende weitestgehend in ihren ursprünglichen Zustand zurückversetzt. Durch Vermeidungsmaßnahmen können die entstehenden Beeinträchtigungen zum Großteil verhindert bzw. minimiert werden. Aufgrund bereits bestehender Gewöhnungseffekte ist nicht zu erwarten, dass die Lärmbelastung entlang der Bahnstrecke zu erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen, z. B. durch Vergrämung von Arten führt. Verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen werden durch die vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen und eine Ökokontomaßnahme kompensiert. Durch die vorgesehenen Maßnahmen verbleiben keine nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt.

B.3.2.3.3 Schutzgut Fläche und Boden

Eine wesentliche Zunahme der Neuversiegelung ist mit dem geplanten Vorhaben nicht zu erwarten, sodass das Schutzgut Fläche durch die Baumaßnahme nur in geringem Umfang dauerhaft betroffen ist. Erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Fläche ergeben sich nicht.

Die nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden werden ohne Berücksichtigung von Maßnahmen zunächst als „mittel“ eingestuft. Durch das Bodenschutzkonzept und das BoVEK sind insbesondere Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung von Beeinträchtigungen des Schutzgutes Boden während der Bauphase vorgesehen. Nach Abschluss der Bauarbeiten wird der temporär beanspruchte Boden wieder in seinen Ausgangszustand zurückgeführt. Die anlagebedingten Verluste von Bodenfunktionen sind nicht vermeidbar. Es handelt sich dabei jedoch um vorbelastete Böden von allgemeiner Bedeutung, so dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen entstehen. Durch Rückbau werden vereinzelt Flächen und somit die Bodenfunktionen wiederhergestellt. Insgesamt sind

damit durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden zu erwarten.

B.3.2.3.4 Schutzgut Wasser

Die nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser werden ohne Berücksichtigung von Maßnahmen zunächst als „mittel“ eingestuft.

Nachteilige Umweltauswirkungen sind zu erkennen, sie können jedoch teilweise vermieden oder minimiert werden. Ein ordnungsgemäßer Bauablauf schließt eine Gefährdung des Grundwasserkörpers aus, sodass das Verschlechterungsverbot eingehalten werden kann. Mit dem Neubau der Entwässerungsanlagen wird abgesichert, dass das zusätzlich anfallende Wasser aus dem verbreiterten Gleisbereich abgefangen und versickert werden kann. Die Versickerungsfläche im Randbereich wird durch die Realisierung einer neuen Sickeranlage dauerhaft vergrößert, eine anlagenbedingte Verschlechterung des Erhaltungszustandes des Grundwassers ist hiermit nicht zu erwarten.

Die verschiedenen bau-, anlage- und betriebsbedingten Wirkfaktoren wurden im Wasserrechtlichen Fachbeitrag (Unterlage 22) hinsichtlich des Verschlechterungsverbotes und des Verbesserungsgebotes im Sinne der Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) geprüft. In Bezug auf das Grundwasser ist mit der Einhaltung des Verschlechterungsverbots und einer Nicht-Gefährdung des Verbesserungsgebots zu rechnen, sodass das Vorhaben mit den Bewirtschaftungszielen der WRRL vereinbar ist. Insgesamt sind damit durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Wasser zu erwarten.

B.3.2.3.5 Schutzgut Luft und Klima

Die Stoffimmissionen durch den Baustellenbetrieb sind von geringer Ausprägung hinsichtlich Art und Dauer. Sie werden als gering eingestuft. Die baubedingt in Anspruch genommenen Flächen werden nach Bauende wiederhergestellt, sodass die klimawirksame Funktion erneut gegeben ist. Die anlagebedingte Flächeninanspruchnahme wird durch entsprechende Maßnahmen kompensiert, die auch klimawirksame Funktionen erfüllen. Durch das Vorhaben sind keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Luft und Klima zu erwarten.

B.3.2.3.6 Schutzgut Landschaft

Da die baubedingten Auswirkungen von temporärer Natur sind und die anlagebedingten Wirkungen sich von der Bestandssituation nur unwesentlich unterscheiden, sind durch das Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Landschaft zu erwarten.

B.3.2.3.7 Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter

Es treten keine nachteiligen Umweltauswirkungen auf das Schutzgut kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter durch das Modernisierungsvorhaben ein.

B.3.2.4 Zusammenfassung

Gemäß UVP-Bericht werden für die Schutzgüter Tiere, Pflanzen und die biologische Vielfalt, Wasser sowie Boden nachteilige Umweltauswirkungen mittlerer Intensität und auf die Schutzgüter Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, Fläche, Luft und Klima, Landschaft nachteilige Umweltauswirkungen geringer Intensität erwartet. Für das Schutzgut Kulturelles Erbe und sonstige Sachgüter werden die Umweltauswirkungen des geplanten Vorhabens als unerheblich eingestuft. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen aus dem landschaftspflegerischen Begleitplan (s. Unterlage 15) und dem artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (s. Unterlage 18) können mit dem geplanten Vorhaben verbundene nachteilige Umweltauswirkungen vermieden oder vermindert werden. Durch die vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen verbleiben zudem keine erheblichen Beeinträchtigungen im Sinne der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung. Eine Beeinträchtigung des Natura 2000-Gebietes „Rheiderland“ und seiner Erhaltungsziele kann ebenfalls ausgeschlossen werden (s. Unterlage 17). Durch die Maßnahmen des Bodenschutzkonzeptes (s. Unterlage 24) und des BoVEK (s. Unterlage 25) werden die Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Boden verringert. Die Beeinträchtigung des Schutzgutes Menschen kann durch die Maßnahmen aus den schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen (s. Unterlage 19) vermindert werden.

Insgesamt sind durch das geplante Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter gem. § 2 UVPG im Untersuchungsgebiet zu erwarten.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Grundlage der Planung ist die Streckenertüchtigung der Strecke 1575 bzw. 2931. Die Planung dient der Verkürzung der Fahrtzeit zwischen den Städten Groningen (Niederlande) und Bremen. In der hier befindlichen 1. Baustufe soll die Fahrtzeit auf 2:28 h von ursprünglichen 2:43 h reduziert werden. Das Projekt soll auf europäischer Ebene die wichtigen Regionen Weser-Ems auf deutscher Seite und Groningen auf niederländischer Seite wirtschaftlich und touristisch besser und nachhaltiger verknüpfen. Es soll darüber hinaus den Austausch von Wissen und Kultur im Norden Deutschlands und den Niederlanden vereinfachen und als Katalysator für die Wirtschaft und den Arbeitsmarkt fungieren.

Die geplante Baumaßnahme zur Ertüchtigung der Strecke 1575 bzw. 2931 dient damit der Sicherheit und Verfügbarkeit der Streckenqualitäten sowie der Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs auf Straße und Schiene. Das Vorhaben ist auch auf die Verwirklichung der mit dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG) verfolgten öffentlichen Belange ausgerichtet. Denn das AEG dient u.a. der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene (§ 1 Abs. 1 S. 1 AEG).

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

B.4.2 Abschnittsbildung

Aufgrund der Länge der Strecke erfolgt eine Aufteilung in drei Planfeststellungsabschnitte (PFA). Der zweite und hier antragsgegenständliche PFA (Stadt Weener) umfasst die Strecke 1575, km 6,001 bis km 12,043 (Westl. Projektgrenze Friesenbrücke bis zur Gemeindegrenze Weener / Bunde).

Der PFA 1 (Gemeinde Westoverledingen) umfasst die Strecke 1575, km -0,115 bis km 5,667 (bis östlich Projektgrenze Friesenbrücke) sowie die Strecke 2931, km 314,140 bis 316,0 (Bf. Ihrhove). Der dritte und letzte PFA (Gemeinde Bunde) umfasst die Strecke 1575, km 12,043 bis 17,490 (Bunde bis Grenze Niederlande). Sämtliche Abschnitte sind auf dem Gebiet des Landes Niedersachsen gelegen, die Gemeindegrenzen bilden die Grenzen der drei Planfeststellungsabschnitte.

Die Planfeststellung der vorliegenden Baumaßnahme als Bestandteil der Gesamtmaßnahme „Ausbaustrecke Bremen – Groningen, „Wunderline“ Baustufe 1“ unterliegt keinen rechtlichen Bedenken. Die abschnittsweise Planfeststellung ist

angezeigt, um eine praktikable und effektive Handhabung des Vorhabens zu gewährleisten.

B.4.3 Variantenentscheidung

Da es um die Ertüchtigung einer vorhandenen Strecke geht, bieten sich keine Varianten, wie z. B. Umfahrungen, an und wurden seitens der Vorhabenträgerin nicht untersucht.

B.4.4 EIGV, VV Bau und VV Bau-STE

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der EIGV erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften und Verordnungen dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter „B“ genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.4.5 Raumordnung und Landesplanung

Der Landkreis Leer gibt in seiner Stellungnahme vom 08.12.2022 (Az. III/61.2.4) Hinweise aus raumordnerischer Sicht in Bezug auf den UVP-Bericht. Einzelne Aussagen bezüglich des darin herangezogenen Regionalen Raumordnungsprogramms (RROP) hinsichtlich Datengrundlagen und Festlegungen seien nicht korrekt. Einzelne fehlerhaften Aussagen seien im UVP-Bericht zu korrigieren.

Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, die genannten Hinweise zu prüfen und die Unterlagen dementsprechend anzupassen. Die Vorhabenträgerin hat den angepassten UVP-Bericht mit Datum vom 31.03.2023 dem Eisenbahn-Bundesamt vorgelegt. Die Planfeststellungsbehörde sieht vor diesem Hintergrund keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.6 Wasserhaushalt

B.4.6.1 Wasserrechtliche Erlaubnisse und Bewilligungen

Der Sachbereich 6 Nord des Eisenbahn-Bundesamtes hat als zuständige Wasserbehörde der Betriebsanlagen und Fahrzeuge der Eisenbahnen des Bundes, § 4 Abs. 6 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG), eine abschließende Stellungnahme aus wasserwirtschaftlicher Sicht mit Datum vom 28.04.2023, Az. 57613-576ti/003-1114#026, bezüglich der erforderlichen wasserrechtlichen Erlaubnisse abgegeben. Die Planunterlagen sehen vor, dass das auf den Gleiskörper, den Randstreifen und den Betonschalhäusern der Strecke 1575, zwischen Bahn-km 7,091 und 12,043 anfallende Niederschlagswasser über die Bahnseitengräben in den Untergrund (Grundwasserkörper „Untere Ems Locker-gestein links“) versickert bzw. über die Bahnseitengräben direkt in die Oberflächengewässer „Weener Sieltief“ und „Hölle“ eingeleitet wird.

Die Zuständigkeit des Eisenbahn-Bundesamtes als für die Erteilung der Erlaubnis zuständige Wasserbehörde ergibt sich aus § 4 Abs. 6 AEG.

Bei dem oben beschriebenen Vorhaben (Einleitung von Niederschlagswasser in den Untergrund und in Oberflächengewässer) handelt es sich um eine Gewässerbenutzung im Sinne des § 9 Abs. 1 Nr. 4 WHG, die gemäß § 8 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf.

Gemäß § 12 Abs. 1 WHG ist die Erlaubnis zu versagen, wenn schädliche, auch durch Nebenbestimmungen nicht vermeidbare oder nicht ausgleichbare Gewässerveränderungen zu erwarten sind oder andere Anforderungen nach öffentlich-rechtlichen Vorschriften nicht erfüllt werden.

Der Begriff der „schädlichen Gewässerveränderung“ nach § 12 Abs. 1 WHG ist in § 3 Nr. 10 WHG definiert als Veränderungen von Gewässereigenschaften, die das Wohl der Allgemeinheit, insbesondere die öffentliche Wasserversorgung, beeinträchtigen oder die nicht den Anforderungen entsprechen, die sich aus dem WHG, aus aufgrund des WHG erlassenen Rechtsvorschriften oder aus sonstigen wasserrechtlichen Vorschriften ergeben.

Bei dem aus dem Bereich des Gleisbereiches, der Randstreifen und der Betonschalhäuser gesammelt abfließenden und in den Untergrund bzw. in die Oberflächengewässer „Weener Sieltief“ und „Hölle“ eingeleiteten Niederschlagswasser handelt es sich um Abwasser im Sinne des § 54 Abs. 1 Ziffer 2

WHG. Insofern sind im Rahmen der Entscheidung über die begehrte wasserrechtliche Erlaubnis die besonderen Anforderungen zur Abwasserbeseitigung nach den §§ 54 ff. WHG zu beachten.

Bei der Grundwassereinleitung:

Darüber hinaus sind bei Einleitungen in das Grundwasser die Regelungen der §§ 46 ff. WHG zu beachten.

Nach § 48 Abs. 1 WHG darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Stoffen in das Grundwasser nur erteilt werden, wenn eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit, also der physikalischen, chemischen oder biologischen Beschaffenheit des tangierten Gewässers (hier: „Untere Ems Lockergestein links“), nicht zu besorgen ist (sog. Besorgnisgrundsatz).

Eine Besorgnis liegt bereits dann vor, wenn eine noch so entfernte Wahrscheinlichkeit des Eintretens einer nachteiligen Veränderung nach menschlicher Erfahrung gegeben ist. Nachteilig ist eine Veränderung der Wasserbeschaffenheit dann, wenn sie eine nicht nur geringfügige Beeinträchtigung im Vergleich zur natürlichen Grundwasserbeschaffenheit darstellt.

Um eine nachteilige Veränderung der Beschaffenheit des Grundwassers zu vermeiden, ist es erforderlich, dass das Niederschlagswasser in den Bahnseitengräben über eine mindestens 20 cm mächtige belebte Bodenzone versickert.

Bei plangemäßer Ausführung des Vorhabens und Einhaltung und Beachtung der unter Ziffer II. – IV. dieses Bescheides aufgeführten Nebenbestimmungen und Auflagen ist eine nachteilige Veränderung der Wasserbeschaffenheit nicht zu besorgen, weshalb dem Besorgnisgrundsatz (§ 48 Abs. 1 WHG) in hinreichendem Maße Rechnung getragen wird.

Die gewählte Form der Niederschlagswasserbewirtschaftung (hier: Versickerung in den Untergrund) entspricht zudem den Vorgaben des § 55 Abs. 2 WHG. Danach soll Niederschlagswasser ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist grundsätzlich zu begrüßen, dass unverschmutztes Niederschlagswasser wieder dem natürlichen Gewässerkreislauf zugeführt wird.

Es wird ausdrücklich darauf hingewiesen, dass eine Versickerung des gesammelten Niederschlagswassers nur dann zulässig ist, wenn keine Hinweise auf schädliche Verunreinigungen vorliegen. Sofern eine Verunreinigung des Niederschlagswassers festgestellt wird, ist dieses gemäß den geltenden abfallrechtlichen Bestimmungen fachgerecht und ordnungsgemäß zu entsorgen.

Hinsichtlich der Versickerung über die Bahnseitengräben, wird darauf hingewiesen, dass der Erlaubnisinhaber verpflichtet ist, zum Wohl der Allgemeinheit jederzeit für einen ordnungsgemäßen Betrieb und die dauerhafte ausreichende Leistungsfähigkeit der Versickerungsanlagen zu sorgen. Bei technischen Störungen und/oder Überlastungen der Anlagen und Anlagenbestandteile (z.B. infolge von Starkregenereignissen) sind von dem Erlaubnisinhaber zum Schutz der Allgemeinheit alle Maßnahmen zu ergreifen, die notwendig und geeignet sind, Schaden abzuwenden oder zu mindern (z.B. Abpumpen und Abfahren des anfallenden Niederschlagswassers).

Die rechnerischen Ansätze nach DWA-A 138 sind plausibel. Das Vorhaben entspricht den geltenden Bestimmungen der Abwasserverordnung (AbwV) sowie der Grundwasserverordnung (GrwV).

Infolge der EU-Wasserrahmenrichtlinie ist gemäß § 47 Abs. 1 WHG das Grundwasser so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung seines mengenmäßigen und seines chemischen Zustands vermieden wird (Abs. 1 Ziffer 1), alle signifikanten und anhaltenden Trends ansteigender Schadstoffkonzentrationen auf Grund der Auswirkungen menschlicher Tätigkeiten umgekehrt werden (Abs. 1 Ziffer 2) und ein guter mengenmäßiger und ein guter chemischer Zustand erhalten oder erreicht werden (Abs. 1 Ziffer 3).

Im Hinblick auf den im Bereich des Vorhabens vorhandenen Grundwasserkörper stehen das auf dessen mengenmäßigen und chemischen Zustand bezogene Verschlechterungsverbot und Zielerreichungsgebot (§ 47 WHG) der Zulassung des Vorhabens nicht entgegen.

Eine entsprechende Stellungnahme zur Wasserrahmenrichtlinie wurde vorgelegt und geprüft, dem Ergebnis wird zugestimmt.

Bei den Einleitungen in die oberirdischen Gewässer:

Die gewählte Form der Niederschlagswasserbewirtschaftung (hier: Einleitung über die Bahnseitengräben in die Oberflächengewässer „Weener Sieltief“ und „Hölle“) entspricht den Vorgaben des § 55 Abs. 2 WHG. Danach soll Niederschlagswasser

ortsnah versickert, verrieselt oder direkt oder über eine Kanalisation ohne Vermischung mit Schmutzwasser in ein Gewässer eingeleitet werden, soweit dem weder wasserrechtliche noch sonstige öffentlich-rechtliche Vorschriften noch wasserwirtschaftliche Belange entgegenstehen. Aus wasserwirtschaftlicher Sicht ist grundsätzlich zu begrüßen, dass unverschmutztes Niederschlagswasser wieder dem natürlichen Gewässerkreislauf zugeführt wird.

Nach § 57 Abs. 1 WHG darf eine Erlaubnis für das Einleiten von Abwasser in Gewässer (Direkteinleitung) nur erteilt werden, wenn die Menge und Schädlichkeit des Abwasser so gering gehalten wird, wie dies bei Einhaltung der jeweils in Betracht kommenden Verfahren nach dem Stand der Technik möglich ist (Abs. 1 Ziffer 1), die Einleitung mit den Anforderungen an die Gewässereigenschaften und sonstigen rechtlichen Anforderungen vereinbar ist (Abs. 1 Ziffer 2) und Abwasseranlagen oder sonstige Einrichtungen errichtet und betrieben werden, die erforderlich sind, um die Einhaltung der Anforderungen nach den Nummern 1 und 2 sicherzustellen (Abs. 1 Ziffer 3).

Die rechnerischen Nachweise gem. Arbeitsblatt DWA-A 102-2 (BWK-A 3-2) hinsichtlich der emissions- und immissionsbezogenen Bewertung zur Einleitung von Regenwetterabflüssen in ein Oberflächengewässer wurden durchgeführt und sind plausibel.

Eine quantitative Beeinträchtigung des Oberflächengewässers ist unter Berücksichtigung, dass das Niederschlagswasser über die Bahnseitengräben geleitet wird und somit ein Teil des Niederschlagswassers auch vorher versickert, nicht zu erwarten.

Auch eine nachteilige qualitative Beeinträchtigung des Oberflächengewässers durch die Einleitung ist gemäß der Regelwerksreihe DWA-A/M 102 nicht zu erwarten.

Das Vorhaben entspricht den geltenden Bestimmungen der Abwasserverordnung (AbwV) sowie der Oberflächengewässerverordnung (OGewV).

Infolge der EU-Wasserrahmenrichtlinie sind gemäß § 27 WHG oberirdische Gewässer so zu bewirtschaften, dass eine Verschlechterung ihres ökologischen und ihres chemischen Zustands vermieden wird und ein guter ökologischer und chemischer Zustand erreicht bzw. erhalten wird.

Vorliegend ist festzustellen, dass das Vorhaben weder zu einer rechtlich relevanten Verschlechterung des Gewässerzustands führt noch Maßnahmen verhindert, die zu

seiner Verbesserung führen. Insoweit läuft das Vorhaben den in § 27 WHG aufgeführten Bewirtschaftungszielen für oberirdische Gewässer nicht zuwider.

Eine entsprechende Stellungnahme zur Wasserrahmenrichtlinie wurde vorgelegt und geprüft, dem Ergebnis wird zugestimmt.

Anderweitige öffentlich-rechtliche Vorschriften, die der Erteilung der Erlaubnis entgegenstehen, sind nicht ersichtlich (§ 12 Abs. 1 Nr. 2 WHG).

Nach § 12 Abs. 2 WHG steht die Erteilung der Erlaubnis im Bewirtschaftungsermessen der zuständigen Behörde (hier: Eisenbahn-Bundesamt). Das Ermessen wurde entsprechend dem Zweck der Ermächtigung, innerhalb der gesetzlichen Grenzen und insbesondere unter Einhaltung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit ausgeübt. Hierbei sind insbesondere die in den §§ 6 Abs. 1 WHG und in § 12 WHG aufgeführten Bewirtschaftungsgrundsätze und die zu beachtenden Sorgfaltspflichten zu berücksichtigen.

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass Gründe des Allgemeinwohls, die zu einer Versagung der beantragten Gewässerbenutzungen führen müssten (§ 12 Abs. 1 WHG), nicht vorliegen, sodass nach Festsetzung der für erforderlich gehaltenen Benutzungsbedingungen und Nebenbestimmungen die begehrte Erlaubnis erteilt werden konnte.

Es wird explizit darauf hingewiesen, dass die Ausbringung von Pflanzenschutzmitteln zur chemischen Vegetationskontrolle nur nach Einholung einer entsprechenden Ausnahmegenehmigung nach § 12 Abs. 2 PflSchG zulässig ist.

Die im Erlaubnisbescheid aufgeführten Inhalts- und Nebenbestimmungen sind gem. § 13 WHG zur Verhütung nachteiliger Wirkungen für andere und für die Ordnung des Wasserhaushalts geboten.

Vor dem Hintergrund, dass aktuell keine gesicherten Erkenntnisse über Frachten und Konzentrationen von Schadstoffen im Abwasser von Bahnanlagen vorliegen, wird die wasserrechtliche Erlaubnis mit einer zeitlichen Befristung von zehn Jahren erteilt. Innerhalb dieses Zeitraums werden Ergebnisse aus Studien und Monitoringverfahren erwartet, die ggf. eine Neuerteilung der Erlaubnis notwendig machen. Die zeitliche Befristung der wasserrechtlichen Erlaubnis erfolgt auf Grundlage des § 36 Abs. 2 Nr. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz in Verbindung mit § 13 Abs. 1 WHG (siehe I. Ziffer 3). Sie dient dem Zweck der Sicherung einer nachhaltigen Gewässerbewirtschaftung im Sinne des § 6 WHG und dazu, den Anforderungen an die Gewässergüte und die Gewässerökologie in hinreichendem Maße Rechnung tragen zu können.

Die wasserrechtliche Erlaubnis wurde unter Kapitel A.3.1 in den verfügbaren Teil des Beschlusses aufgenommen. Für die Einzelheiten der Erlaubnis wird auf die abschließende Stellungnahme des Sb 6 – Nord verwiesen (Datum 28.04.2023; Az. 57613-576ti/003-1114#026).

B.4.6.2 Wasserwirtschaft und Gewässerschutz

Landkreis Leer – Untere Wasserbehörde

Der Landkreis Leer teilt in seiner Stellungnahme vom 08.12.2022 (Az. III/61.2.4) aus wasserwirtschaftlicher Sicht allgemeine Hinweise zur Entwässerung mit. Die Vorhabenträgerin sagt in Ihrer Erwiderung vom 20.01.2022 zu, diese Hinweise zu beachten.

Gewässerkundlicher Landesdienst (GLD) des NLWKN – Betriebsstelle Aurich

Der GLD äußert in seiner Stellungnahme vom 24.10.2022 keine Bedenken (Az. A3-62018-04 DB Wunderlinie Baustufe 1), da wesentliche Auswirkungen auf den Wasserhaushalt nicht erwartet würden (§ 6 WHG) und die Planung nicht den Bewirtschaftungszielen der WRRL (§ 27 und § 47 WHG) entgegenstehen. Es werden jedoch allgemeine Hinweise zum Gewässer- und Bodenschutz sowie zur Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) und zu tangierenden Planungen gegeben.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis und sagt deren Beachtung in ihrer Erwiderung vom 21.12.22 zu.

Das Benehmen mit den Trägern öffentlicher Belange im Bereich Wasser ist damit hergestellt.

B.4.7 Naturschutz und Landschaftspflege

Die Untere Naturschutzbehörde (UNB) des Landkreises Leer hat in Ihrer Stellungnahme vom 08.12.2022 (Az. III/61.2.4) keine grundsätzlichen Bedenken geäußert, dabei aber Hinweise und Anregungen vorgebracht.

Die UNB hat die Vorhabenträgerin in ihrer Stellungnahme aufgefordert, ihr die Kontaktdaten der Umweltfachlichen Bauüberwachung (UBÜ) rechtzeitig vor Baubeginn schriftlich mitzuteilen. Ein verbindlicher Ansprechpartner für eventuelle Rückfragen sei zu benennen. Die Planfeststellungsbehörde nimmt diese Forderung als Nebenbestimmung unter A.4.2 auf. Durch einen regelmäßigen Austausch von UBÜ (für die Vorhabenträgerin) und UNB kann sichergestellt werden, dass die

Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege auch während der Bauphase bestmöglich gewahrt bleiben.

Die Kompensation der naturschutzrechtlichen Eingriffe im Rahmen des Vorhabens soll über Kompensationsflächenpools der Niedersächsischen Landgesellschaft (NLG) erfolgen. In den Antragsunterlagen waren zum Zeitpunkt der Auslegung noch keine konkreten Angaben zur Kompensation zu finden, da die Vorhabenträgerin sich noch in Abstimmung mit der NLG sowie der UNB des Landkreises Leer befand. Die Vorhabenträgerin hat dem Eisenbahn-Bundesamt die ausstehende Unterlage zur naturschutzrechtlichen Kompensation als Anhang zum LBP am 14.04.2023 vorgelegt. Die UNB hat den Kompensationsmaßnahmen im vorgelegten Umfang mit Schreiben vom 05.06.2023 zugestimmt. Durch die Kompensation in den Flächenpools „Bingumgaste“, „Diele“ und „Collinghorst“ verbleiben keine Eingriffe im Sinne des § 15 BNatSchG. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.8 Gebietsschutz („Natura 2000“-Gebiet)

Die Vorhabenträgerin hat mit der Unterlage 17 eine FFH-Vorstudie in Bezug auf das EU-Vogelschutzgebiet „Rheiderland“ (DE 2709-401) vorgelegt. Die Vorstudie prüft, ob durch die Auswirkungen des Vorhabens Beeinträchtigungen des Schutzgebietes anzunehmen sind oder ausgeschlossen werden können. Das Vogelschutzgebiet liegt in mehr als 1 km Entfernung zum Vorhaben.

Baubedingte Beeinträchtigungen

Baubedingt würden keine Flächen innerhalb des Vogelschutzgebietes in Anspruch genommen werden. Weitere Störwirkungen durch Baulärm, Bauarbeitende und Baumaschinen könnten aufgrund der großen Entfernung zum Schutzgebiet ausgeschlossen werden.

Anlagebedingte Beeinträchtigungen

Anlagebedingt würden keine Flächen innerhalb des Vogelschutzgebietes in Anspruch genommen werden. Die für das Vorhaben benötigten Flächen seien durch die bestehende Bahnlinie vorbelastet und würden keine, außerhalb der Schutzgebietsgrenze liegenden, relevanten Habitatelemente des Vogelschutzgebietes darstellen.

Betriebsbedingte Beeinträchtigungen

Betriebsbedingt komme es zu keinen relevanten Veränderungen der Immissionen durch den Zugverkehr oder Unterhaltungsmaßnahmen. Die Situation bleibe im Vergleich zum Bestand (vor dem Unfall an der Friesenbrücke 2015) unverändert.

Fazit

Die Vorstudie kommt zu dem Ergebnis, dass erhebliche Beeinträchtigungen des Gebietes in seinen für den Schutzzweck maßgeblichen Bestandteilen durch das geplante Vorhaben ausgeschlossen werden können. Flächeninanspruchnahmen und Störwirkungen, die von außerhalb in das Schutzgebiet hineinreichen, seien nicht vorgesehen bzw. würden nicht eintreten.

Die Planfeststellungsbehörde sieht unter Berücksichtigung des Ergebnisses der FFH-Vorstudie keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.9 Artenschutz

Die Untere Naturschutzbehörde (UNB) des Landkreises Leer hat in Ihrer Stellungnahme vom 08.12.2022 (Az. III/61.2.4) Kritik an den von der Vorhabenträgerin vorgesehenen Maßnahmen 010_VA zum Schutz des Weißstorches sowie den Maßnahmen 011_VA, 015_ACEF und 014_VA zum Schutz von Fledermäusen geäußert.

Die Vorhabenträgerin hat in ihrer Erwiderung eine Abstimmung mit der Unteren Naturschutzbehörde zugesagt, um eine gemeinsame Lösung erarbeiten zu können.

Nach erfolgter Abstimmung wurden die Ergebnisse in die Antragsunterlagen eingearbeitet. Die Vorhabenträgerin hat die angepasste Unterlage 15.1 (Erläuterungsbericht LBP) mit Datum vom 27.02.2023 der Planfeststellungsbehörde erneut vorgelegt.

Gemäß der Maßnahme 010_VA „Vergrämung und Ausgleich von Horsten vor Baubeginn“ wird die Bautätigkeit kontinuierlich von Februar bis Oktober durchgeführt, um eine Störung und die Gelegeaufgabe von Weißstorch und Mäusebussard zu vermeiden.

Gemäß der Maßnahme 011_VA „Gehölz- und Bauwerkkontrolle (inkl. Höhlen- und Habitatbäume)“ werden alle Höhlenbäume, die im Zuge der Bauarbeiten beseitigt werden müssen, zuvor mit ausreichender Vorlaufzeit von mehreren Tagen durch eine umweltfachliche Bauüberwachung untersucht und die Höhlen/Spalten auf Besatz kontrolliert. Die Maßnahme wurde dahingehend ergänzt, dass potenzielle Quartiere nur dann verschlossen werden, wenn sicher festgestellt wird, dass sie weder akut

besetzt sind noch zuvor als Quartier genutzt wurden. Damit wird verhindert, dass potenzielle Quartiere im Zeitraum zwischen der Untersuchung bis zur Fällung von Tieren besetzt werden und der Verbotstatbestand der Tötung baumhöhlenbewohnender Fledermäuse eintritt.

Die Maßnahme 014_VA „Vermeidung von Störungen durch Lichtimmissionen“ wurde für den Fall von dringenden Nacharbeiten um eine fledermausangepasste Beleuchtung ergänzt, die ausschließlich auf die Baustelle gerichtet ist.

Die Maßnahme 015_ACEF „Ausbringen von Fledermauskästen“ wurde in „Vorgehen bei der Beseitigung von Fledermausquartieren“ umbenannt und inhaltlich angepasst. Auf das ursprüngliche geplante Ausbringen von Ersatzquartieren (Fledermauskästen unterschiedlicher Bauart im Verhältnis 1:3) wird verzichtet. Stattdessen werde bei Auffinden eines Quartiers Kontakt zur zuständigen UNB aufgenommen, um mit dieser das weitere Vorgehen abzuklären. Möglich sei beispielsweise das Herausschneiden des Stammabschnitts mit dem Fledermausquartier, um es in der nahen Umgebung in Abstimmung mit der Forst bzw. den Bewirtschaftern oder den Eigentümern aufzuhängen und den Tieren eine fortgesetzte Nutzung zu ermöglichen.

Der Landkreis Leer hat mit Schreiben vom 16.05.2023 bestätigt, dass die Vorhabenträgerin den Forderungen der UNB durch die Anpassung der Maßnahmen ausreichend Rechnung getragen hat.

Die Vorhabenträgerin hat mit Datum vom 27.02.2023 überarbeitete Unterlagen (u.a. Bauwerksverzeichnis, Grunderwerbsplan und -verzeichnis, Baustelleneinrichtungs- und -erschließungspläne) vorgelegt. Darin ist die Errichtung von zwei neuen Baustelleneinrichtungsflächen vorgesehen. Durch diese Planung könne nicht sicher ausgeschlossen werden, dass es zu einer versehentlichen Tötung von Zauneidechsen komme.

Die Vorhabenträgerin hat daher mit dem im Rahmen des Blaudruckverfahrens überarbeiteten Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage_15.1) vom 27.02.2023 einen Antrag gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG auf Zulassung einer Ausnahme vom Verbot des § 44 Abs. 1 BNatSchG gestellt. Zusätzlich zur Maßnahme 013_VA, welche die temporäre Baufeldsicherung durch einen Reptilienschutzzaun und Abfang zum Schutz der Zauneidechsen vorsieht, hat die Vorhabenträgerin die Maßnahme 018_ACEF aufgenommen, nach der vor Beginn des Abfangs südlich des Gleisbettes ein Ersatzhabitat für Zauneidechsen angelegt wird.

Nach erneuter Vorlage der überarbeiteten Unterlage_15.1 bei der UNB des Landkreises Leer hat diese gegenüber der Planfeststellungsbehörde schriftlich bestätigt (E-Mail vom 16.05.2023), dass die Anträge entsprechend der Forderungen eingearbeitet worden sind und damit die erforderliche Ausnahmegenehmigung erteilt.

B.4.10 Immissionsschutz

Die Vorhabenträgerin hat mit der Unterlage 19.1 eine Untersuchung zu Erschütterungsimmissionen, mit der Unterlage 19.2 eine Untersuchung zu betriebs- und baubedingten Schallimmissionen und mit der Unterlage 19.3 eine Untersuchung zu baubedingten Erschütterungen vorgelegt. Die wesentlichen Ergebnisse der Gutachten sind im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) dargestellt.

B.4.10.1 Baubedingte Lärmimmissionen

Die auf einer Baustelle betriebenen Maschinen und die Baustelle selbst stellen nicht genehmigungsfähige Anlagen im Sinne des § 3 Abs. 5 Nr. 2 bzw. Nr. 3 BImSchG dar. Der Betreiber nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen muss gem. § 22 Abs. 1 Nr. 1, Nr. 2 BImSchG sicherstellen, dass schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und dass nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Diese Pflicht des Betreibers wird ergänzt um die Pflicht der Planfeststellungsbehörde gem. § 74 Abs. 2 Satz 2 und 3 VwVfG, im laufenden Verfahren die Auswirkungen des Planvorhabens auf Dritte und damit auch die mit dem Bau verbundenen Auswirkungen durch Baulärm auf die Nachbarschaft zu prognostizieren, in die Abwägung einzustellen und zu Gunsten Betroffener erforderlichenfalls Schutzauflagen oder dem Grunde nach Entschädigungsanspruch vorzusehen. Gemäß dem Stand der Technik sind Verfahren oder Geräte anzuwenden, die eine Minimierung der Lärmbelastung für die betroffene Nachbarschaft gewährleisten. Unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen müssen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Schädliche Umwelteinwirkungen sind nach § 3 Abs. 1 BImSchG solche Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, erhebliche Belästigungen herbeizuführen. Für Art und Ausmaß des Baulärms ist gemäß § 66 BImSchG die „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschemissionen (AVV Baulärm)“ als normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift maßgebend. Sie konkretisiert für Baumaschinengeräusche den

unbestimmten Rechtsbegriff der schädlichen Umwelteinwirkungen aus § 3 Abs. 1 BImSchG und stellt den Bewertungsmaßstab für den Schutz der Nachbarschaft vor erheblichen Nachteilen oder erheblichen Belästigungen durch Lärmimmissionen aus dem Baustellenbetrieb dar.

Die Vorhabenträgerin hat eine Prognose der bauzeitlichen Lärm- und Erschütterungsimmissionen (Unterlage 19.3) erstellen lassen und die Ergebnisse im Erläuterungsbericht (Unterlage 1) zusammenfassend dargestellt. Die Beurteilung der baubedingten Lärmimmissionen erfolgte auf Grundlage der AVV Baulärm. Als zusätzliche Bewertungsaspekte wurden zulässige Innenraumpegel sowie eine mögliche Vorbelastung durch den vorhandenen Verkehrslärm herangezogen.

Insgesamt ergeben sich innerhalb des PFA 2 fünf verschiedene lärmrelevante Baumaßnahmen mit insgesamt 32 Bauphasen. Die Arbeiten finden dabei ausschließlich im Tageszeitraum statt.

Im Tageszeitraum werden die an die Vorbelastung angepassten Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm in 5 der 32 Bauphasen eingehalten. Insgesamt kommt es in 27 der 32 Bauphasen zu Überschreitungen der Immissionsrichtwerte und in 16 der 32 Bauphasen zu Pegeln oberhalb von 70 dB(A), die sowohl die Schwelle der Zumutbarkeit darstellen als auch nicht mehr zur Einhaltung von Innenraumpegeln von 40 dB(A) führen. Dabei sind in 11 der 16 Bauphasen 1 bis 3 Immissionsorte von Pegeln oberhalb von 70 dB(A) betroffen. Während des Rückbaus der Gleise (1,5 Tage) in Abschnitt 2 werden an 10 Immissionsorten Pegel oberhalb von 70 dB(A) prognostiziert.

Da die Arbeiten während Streckensperrungen stattfinden, ist in den Berechnungen und Beurteilungen bereits der an die Vorbelastung angepasste Immissionsrichtwert berücksichtigt worden.

Zusätzlich ist zu beachten, dass die einzelnen Bauphasen nur für eine sehr kurze Dauer von jeweils wenigen Tagen in den entsprechenden Höhen an den zu berücksichtigenden Immissionsorten auftreten. Das betrifft vor allem Gleisbauarbeiten und die Arbeiten an den Bahnübergängen.

Die ermittelten Lärmpegel liegen zum Teil oberhalb der Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm. Daher sind Vorkehrungen zu treffen, die die bauzeitlichen Schallimmissionen auf das erreichbare Mindestmaß beschränken. Die folgenden möglichen Maßnahmen zur Lärminderung werden in der Unterlage 19.3 genannt: Information der Anwohner, Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen und

Bauverfahren, Organisatorische und planerische Lärmschutzmaßnahmen, Aktive Lärmschutzmaßnahmen, Bereitstellung von Ersatzwohnraum. Die Eignung der Maßnahmen zur Minderung von Lärmimmissionen wurde jeweils gutachterlich bewertet.

Auf Grundlage der gutachterlichen Empfehlungen aus der Unterlage 19.3 hat die Vorhabenträgerin die folgenden Maßnahmen in den Erläuterungsbericht (Unterlage 1) aufgenommen:

- Information der Anwohner und Benennung einer Ansprechstelle
- Verwendung von geräuscharmen Baumaschinen und Bauverfahren gemäß der 32. BImSchV (Stand der Technik)
- Abschirmung der mobilen Bauschuttrecyclingmaschine auf der BE-Fläche 3 (km 8,200) durch aktive Lärmschutzmaßnahmen
- Erstattung von Kosten für Hotelübernachtungen für Anwohner, welche von einer längeren Lärmbelastung oberhalb von 70 dB(A) im Tages- und 60 dB(A) im Nachtzeitraum betroffen sind (betroffene Gebäude sind der Anlage 4, Unterlage 19.3 zu entnehmen)

Eine Reduzierung der Betriebszeiten stellt gemäß Unterlage 19.3 keine geeignete Maßnahme zur Lärminderung dar, da dies zu einer deutlichen Verlängerung der Baumaßnahme führen würde. Dies sei zum einen nicht im Interesse der Anwohner und zum anderen aufgrund der Dringlichkeit der Maßnahme (Arbeiten während zwingend einzuhaltender Streckensperrungen) nicht möglich.

Auch der Einsatz von mobilen Lärmschutzwänden zur Minderung der baubedingten Lärmimmissionen wurde geprüft. Da es sich an den am stärksten durch Baulärm betroffenen Bereichen der Baumaßnahme um Wanderbaustellen handelt und die Beurteilungspegel nur für wenige Tage in der ermittelten Höhe auftreten würden, stellt eine mobile Lärmschutzwand ebenso keine geeignete Lärminderungsmaßnahme dar.

Die Abwägung der Planfeststellungsbehörde fällt zugunsten der Vorhabenträgerin aus. Es sind zwar nach Berechnungen des Schallgutachtens mehrere Immissionsorte betroffen, in denen eine Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm sowohl tagsüber als auch nachts erreicht wird, jedoch führt dies im Ergebnis nicht zu einer Unzumutbarkeit für die Anwohnenden.

Da die Einhaltung der in der AVV Baulärm normierten Außenpegel während der Bauarbeiten auch trotz üblicher Vermeidungsmaßnahmen kaum zu erreichen ist und es sich bei Bauarbeiten um ein vorübergehendes Phänomen handelt, kann zur Beurteilung der Zumutbarkeit tagsüber ergänzend darauf abgestellt werden, ob zumindest der zugehörige Innenraumpegel eingehalten wird (vgl.

Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Urteil vom 10. Oktober 2018 – C 11694/17 –, juris, Rn. 70). Dieser liegt bei 40 dB(A). Bei Fenstern mit üblicher Isolierverglasung kann von einem Dämmwert von 32 dB(A) ausgegangen werden. Damit ist der erforderliche Schutz noch bei Außenpegeln bis zu etwa 70 dB(A) gewährleistet (vgl. BVerwG, Urteil vom 8. September 2016 – 3 A 5.15 –, juris, Rn. 105).

Zu berücksichtigen ist weiterhin, dass das Bauumfeld bereits Vorbelastungen durch Schienenlärm ausgesetzt ist, die jeden Tag auftreten. Im vorliegenden Fall ist die Bahnstrecke 1575 als maßgebliche Lärmquelle zu nennen. Für die Beurteilung der Lärmsituation wurde die üblicherweise vorherrschende Vorbelastung aus dem Schienenverkehr als nach oben angepasster Immissionsrichtwert angesetzt. Durch die Rechtsprechung ist anerkannt, dass auch solche „baufremden“ Schallimmissionen im Rahmen der Vorbelastung berücksichtigungsfähig und damit in die Abwägung nach § 74 Abs. 2 S. 2, 3 VwVfG einzubeziehen sind (BVerwG, Urteil vom 28.06.2012 – 7 A 11.11, juris Rn. 32, 39).

Zudem tritt die Überschreitung der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle tagsüber in 16 der 32 Bauphasen und somit nicht die ganze Zeit auf. Darüber hinaus sind die Arbeiten nur im Tageszeitraum und nicht in der Nachtzeit geplant. Auch können die tatsächlichen Werte entgegen den Prognosen unter der Zumutbarkeitsschwelle liegen.

Die Planfeststellungsbehörde kommt zu dem Ergebnis, dass die planerische Abwägung der Vorhabenträgerin, die Bauarbeiten durchzuführen, auch vor dem Hintergrund der hierdurch zu erwartenden erheblichen Beeinträchtigungen im Ergebnis nicht zu beanstanden ist und der Vorhabenträgerin daher nicht aufgegeben wird, den Bauablauf gegenüber ihrer bisherigen Planung zu ändern. Das Interesse der Vorhabenträgerin richtet sich in erster Linie auf einen zügigen und reibungslosen Ablauf der Baumaßnahme, bei dem der planmäßige Betrieb auf der Strecke 1575 möglichst wenig gestört wird. Daran hat außerdem die Öffentlichkeit ein Interesse, da der Schienenweg im Rahmen der Daseinsvorsorge genutzt wird. Das entgegenstrebende Interesse der Nachbarschaft, möglichst wenig Lärmimmissionen ausgesetzt zu sein in Zeiten, die der Ruhe und Erholung dienen, wird durch die im

Folgenden begründeten Nebenbestimmungen zu einem gerechten Ausgleich gebracht.

Im Baulärmgutachten (Unterlage 19.3) werden im Kapitel 5.5 verschiedene Maßnahmen zur Reduzierung der baubedingten Schallimmissionen thematisiert. Da die Vorhabenträgerin sich nicht mit allen Maßnahmen in ihrem Erläuterungsbericht auseinandergesetzt hat und damit weder deren Wirksamkeit in der Sache verneint noch sie als unverhältnismäßig bewertet hat, ordnet das Eisenbahn-Bundesamt in Kapitel A.4.3 verschiedene Maßnahmen an.

Durch die Anwendung der AVV Baulärm (s. A.4.3.1.1) und der 32. BImSchV (s. A.4.3.1.2) kann eine dem Stand der Technik entsprechende Minimierung der Lärmbelastung für die betroffene Nachbarschaft erreicht werden. Eine wesentliche Verringerung der Schallimmissionen lässt sich zudem mit einer Baustellenorganisation erreichen, bei der während der Bauarbeiten nicht benötigte Maschinen stets ausgeschaltet werden und die Maschinen und Aggregate in größtmöglicher Entfernung zu den Immissionsorten positioniert werden (s. A.4.3.1.5).

Die genutzten Baucontainer und weiteren nicht schallabstrahlenden Objekte im Bereich der Baustelleneinrichtungsfläche sind schalloptimiert anzuordnen. Diese präzisen Vorgaben für die Einrichtung der Baustelle stellen sicher, dass die Lärmimmissionen während der Bauphase im Interesse der schutzwürdigen Belange der Nachbarschaft möglichst geringgehalten werden.

Die Vorhabenträgerin hat sich in dem schalltechnischen Gutachten auch mit aktiven Schutzmaßnahmen wie mobilen Lärmschutzwänden befasst und diese beanstandungsfrei als unverhältnismäßig und nicht geeignet für den Großteil der Baumaßnahme erachtet. Lediglich für die mobile Bauschuttrecyclinganlage wird die Einhausung bzw. Abschirmung mit Lärmschutzwänden gegenüber der umliegenden Bebauung empfohlen. Diese stellt mit einem Schalleistungspegel von 115 dB(A) die lauteste Maschine während der Arbeiten auf der BE-Fläche dar, bei deren Einsatz an mehreren Immissionsorten im Tageszeitraum Pegel oberhalb von 70 dB(A) prognostiziert werden. Um die Anwohnenden vor der zu erwartenden Lärmbelastung oberhalb der grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle von 70 dB(A) im Tageszeitraum zu schützen, erlässt die Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmung A.4.3.1.4.

Der Vorhabenträgerin wird unter A.4.3.1.3 aufgegeben, die Anwohnenden rechtzeitig und schriftlich über die bevorstehenden Baumaßnahmen zu informieren. Die

Vorhabenträgerin hat eine Ansprechstelle zu benennen, an die sich die von Lärm Betroffenen wenden können und nach A.4.3.1.6 außerdem ein Lärmmonitoring durchzuführen. Die genannten Nebenbestimmungen dienen den schutzwürdigen Belangen der Nachbarschaft während der Bauphase. Die frühzeitige Information der Anwohnenden kann zu einer höheren Akzeptanz der Geräuschbelastung beitragen.

Die Vorhabenträgerin wird unter A.4.3.1.7 verpflichtet, den betroffenen Anwohnenden von Immissionsorten, die einen Beurteilungspegel von mehr als 70 dB(A) tags bezogen auf Wohnräume erreichen, Ersatzraum anzubieten. Die Vorhabenträgerin hat rechtzeitig vor Eintritt der lärmintensiven Bauphasen die ermittelten Anspruchsberechtigten schriftlich über ihre Ansprüche auf Ersatzraum zu informieren. Die Art und Dauer der Unterbringung ist dabei jeweils mit den berechtigten Anwohnenden zu vereinbaren.

Die Betroffenen haben nicht schon bei Überschreitung der Richtwerte der AVV Baulärm Anspruch auf Ersatzraum, z.B. ein Hotelzimmer. Auch insoweit müssen das Interesse der Nachbarschaft an Ruhe und Erholung mit dem Interesse der Vorhabenträgerin an baulicher Veränderung an ihren Einrichtungen in Ausgleich gebracht werden. Dieser wird nicht durch einen pauschalen Anspruch auf Ersatzwohnraum ab Überschreiten der Richtwerte der AVV Baulärm erreicht (vgl. Oberverwaltungsgericht Rheinland-Pfalz, Urteil vom 10. Oktober 2018 – 8 C 11694/17 –, juris). Vielmehr muss im Rahmen einer Abwägung das Höchstmaß ermittelt werden, bis zu welchem Lärmpegel zwischen den Richtwerten der AVV Baulärm und der Schwelle zur Gesundheitsgefährdung Baulärm noch zulässig ist.

Unter der Ziffer A.4.3.1.8 wird festgelegt, dass die betroffenen Eigentümerinnen und Eigentümer gegen die Vorhabenträgerin dem Grunde nach einen Anspruch auf Zahlung einer angemessenen Entschädigung in Geld für Immissionsorte haben, bei denen gemäß den Ergebnissen des Lärmmonitorings ein Beurteilungspegel tagsüber von 70 dB(A) und höher erreicht wird. Der Anspruch entfällt jedoch für Tage bzw. Nächte, an denen gemäß vorstehender Bestimmung A.4.3.1.7 Ersatzraum in Anspruch genommen wurde.

Die Leistung einer Entschädigung für verbleibende nachteilige Wirkungen kann grundsätzlich abhängig gemacht werden von einer Überschreitung außerhalb oder innerhalb des Gebäudes zu messender bzw. zu berechnender zumutbarer Schallpegel. Hinsichtlich der Bewertung der Zumutbarkeit wird auf die vorstehenden Ausführungen zur grundrechtlichen Zumutbarkeitsschwelle verwiesen.

Rechtsgrundlage für Entschädigungsansprüche wegen unzumutbarer Beeinträchtigungen durch Baulärm bei Errichtung eines planfestgestellten Vorhabens ist § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG, wonach Betroffene einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld haben, sofern Vorkehrungen oder Anlagen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind. Vorliegend sind bauliche Vorkehrungen und Anlagen wie etwa mobile Lärmschutzwände, die die Lärmimmissionen senken könnten, untunlich. Daher kommt der Entschädigungsanspruch zum Tragen.

Der Entschädigungsanspruch ist dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss festzustellen (§ 22a AEG). Zudem sind die Bemessungsgrundlagen für die Höhe anzugeben. Diese sind im verfügenden Teil dieses Beschlusses genannt und damit hinreichend konkretisiert. Über die Modalitäten der Ermittlung, Festsetzung und Auszahlung eventueller Entschädigungen hat die Planfeststellungsbehörde nicht zu entscheiden (BVerwG, Urteil vom 10. Juli 2012). Anspruchsberechtigt für eine Entschädigung in Geld gemäß § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG sind Eigentümerinnen und Eigentümer. Wohnraummieterinnen und -mieter und andere lediglich obligatorisch berechnigte, private Nutzerinnen und Nutzer sind nicht anspruchsberechtigt. Denn ausschlaggebend für das Bestehen eines Entschädigungsanspruchs nach § 74 Abs. 2 S. 3 VwVfG ist, dass eine grundsätzlich zum Schutz der Rechte des Betroffenen erforderliche Schutzvorkehrung i. S. d. § 74 Abs. 2 S. 2 VwVfG wegen Untunlichkeit oder Unvereinbarkeit mit dem Planvorhaben unterbleibt. Erforderlich ist demnach u.a. die Betroffenheit in eigenen Rechten. Gestützt auf die von ihnen genutzten Räumlichkeiten können hier Wohnraummieterinnen und -mieter und sonstige lediglich obligatorisch berechnigte Nutzerinnen und Nutzer, im Gegensatz zu Eigentümerinnen und Eigentümern und gewerblichen Mieterinnen und Mietern, „nur“ auf ihr Nutzungsrecht an diesen Räumlichkeiten verweisen.

Die Nebenbestimmungen sind geeignet und erforderlich, um den in der Abwägung zurückgestellten Belangen zu einem angemessenen Ausgleich zu verhelfen. Sie sind auch verhältnismäßig im engeren Sinne, da sie für die Vorhabenträgerin zumutbar sind und diese nicht über Gebühr belasten. Bei Einhaltung der genannten Nebenbestimmungen kann durch die Umsetzung der vorgesehenen Maßnahmen zur Minderung des Baulärms, der Bereitstellung von Ersatzwohnraum und einem Entschädigungsanspruch dem Grunde nach für verbleibende unzumutbare baubedingte Lärmbeeinträchtigungen ein gerechter Ausgleich der widerstreitenden Interessen sichergestellt werden.

Landkreis Leer – Immissionsschutzbehörde

Der Landkreis Leer hat in seiner Stellungnahme vom 08.12.2022, Az. III/61.2.4, aus immissionsschutzrechtlicher Sicht Nachfragen gestellt und Anmerkungen zum Verfahren gemacht. Nach einer Besprechung mit der Vorhabenträgerin hat der Landkreis Leer mit Schreiben vom 05.04.23 gegenüber der Planfeststellungsbehörde mitgeteilt, dass kein Bedarf an weiteren Ergänzungen / Unterlagen mehr besteht. Die Stellungnahme hat sich demnach erledigt.

B.4.10.2 Betriebsbedingte Lärmimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat mit der Unterlage 19.2 eine Schalltechnische Untersuchung zum Ausbau der Strecke „Wunderline“ (ABS Groningen - Bremen) vorgelegt, die alle drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) umfasst. Das Untersuchungsgebiet wurde entsprechend der PFA in drei Recherchegebiete (Ihrhove, Weener, Bunde) unterteilt.

Grundlage für die Beurteilung des durch Schienenwege verursachten Verkehrslärms sind die §§ 41 bis 43 Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) sowie die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV – Verkehrslärmverordnung) und die 24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (24. BImSchV – Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung). § 41 Abs. 1 BImSchG verpflichtet die Vorhabenträgerin beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen und Straßen sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies gilt nach § 41 Abs. 2 BImSchG nur dann nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Eine Konkretisierung zur Handhabung des Verkehrslärmschutzes stellt die auf der Grundlage der §§ 41, 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG verabschiedete Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) dar. Gemäß der 16. BImSchV sind beim Bau oder einer wesentlichen Änderung Schallschutzmaßnahmen erforderlich, wenn die in § 2 Abs. 1 der Verordnung bestimmten Immissionsgrenzwerte überschritten werden.

Im PFA 2 liegt aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen im Untersuchungsbereich Ihrhove (Gleisverschiebung von über 20 cm) ein erheblicher baulicher Eingriff im Sinne der 16. BImSchV vor. Eine wesentliche Änderung gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV liegt hier nicht vor. Daher wurde geprüft, inwieweit durch den

erheblichen baulichen Eingriff eine wesentliche Änderung gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 2 der 16. BImSchV ausgelöst wird. Da im PFA 2 jedoch keine Pegelerhöhungen um 3 dB(A) sowie keine Pegelerhöhungen auf oder über 70 dB(A) am Tag oder 60 dB(A) in der Nacht auftreten, ist dies nicht der Fall.

Die schalltechnische Untersuchung kommt abschließend zu dem Ergebnis, dass im PFA 2 keine Anspruchsvoraussetzungen auf Lärmschutz in Bezug auf den zukünftigen Schienenverkehrslärm gegeben sind.

Die Planfeststellungsbehörde kann den Ausführungen des Gutachtens folgen und teilt die Auffassung der Immissionsschutzbehörde. Ein weiterer Regelungsbedarf wird nicht gesehen.

B.4.10.3 Baubedingte Erschütterungsimmissionen

Die Prognose zu den bauzeitlichen Erschütterungsimmissionen (Unterlage 19.3) wurde auf Grundlage der Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 (Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden) und 3 (Einwirkungen auf bauliche Anlagen) erstellt. Es wurden hierbei Radien ermittelt, in der die entsprechenden Anhaltswerte für die unterschiedlichen Gebäudearten und Gebietsnutzungen eingehalten werden können. Als erschütterungsrelevante Arbeiten werden die Verdichtungsarbeiten mittels Rüttelplatte sowie die Gründungsarbeiten mittels Vibrationsramme genannt.

Die Ergebnisse zeigen, dass die Anforderungen der DIN 4150-3 an Wohngebäuden bei der Berücksichtigung einer schweren Vibrationsramme ab einem Abstand von 24 m und bei einer leichten Vibrationsramme ab einem Abstand von 13 m eingehalten werden. Bei gewerblichen Bauten betragen die Abstände zur Einhaltung der Anforderungen jeweils 12 m und 7 m. Die ermittelten Radien für eine Rüttelplatte betragen 1,8 m für Wohngebäude und 0,9 m für gewerblich genutzte Bauten.

Da die DIN 4150-2 im Tageszeitraum nicht zwischen Gewerbe- und Wohngebieten differenziert, ist in beiden Fällen nur in einem Abstand von bis zu 6 m mit Überschreitungen der Anhaltswerte für eine Rüttelplatte zu rechnen.

Zur Minimierung der bauzeitlichen Erschütterungsimmissionen ist laut dem Gutachten eine leichte Vibrationsramme mit einer Leistung von $W = 150 \text{ kW}$ zu verwenden.

Darüber hinaus sei zusätzlich eine Beweissicherung in Form von Erschütterungsmessungen während der Rammarbeiten durchzuführen. Aus rechtlichen Gründen wird darüber hinaus empfohlen, im Umkreis der Rammarbeiten bautechnologische Beweissicherungen durchzuführen.

Ebenso wird empfohlen, Anwohner von schützenswerten Nutzungen in der Umgebung vor Beginn der Baumaßnahmen schriftlich über den Sinn und Zweck, den Bauablauf und die Dauer der Baumaßnahme zu informieren (Informationsschreiben).

Die Planfeststellungsbehörde kann den Ausführungen des vorgelegten Gutachtens folgen. Die durch die Vorhabenträgerin geplanten Maßnahmen zum Schutz vor bauzeitlichen Erschütterungsimmissionen werden in Kap. A.4.3.2 als Nebenbestimmungen festgesetzt.

B.4.10.4 Betriebsbedingte Erschütterungsimmissionen

Die Vorhabenträgerin hat mit der Unterlage 19.1 eine erschütterungstechnische Untersuchung zum Ausbau der Strecke „Wunderline“ (ABS Groningen - Bremen) vorgelegt, die alle drei Planfeststellungsabschnitte (PFA) umfasst. Im Rahmen der Untersuchung wurden zunächst beweissichernde Erschütterungsmessungen an ausgewählten, erschütterungstechnisch relevanten Gebäuden entlang der Bahnstrecken 1575 und 2931 durchgeführt. Basierend auf diesen Messungen wurden anschließend Prognosen zum Ist- und zum Plan-Zustand erstellt. Zur Beurteilung der Erschütterungswirkungen auf Menschen wurde die DIN 4150, Teil 2 (Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen) herangezogen; Grundlage für die Beurteilung der Erschütterungswirkungen auf Gebäude ist die DIN 4150, Teil 3 (Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf bauliche Anlagen).

Erschütterungen aus dem Schienenverkehr sind Schwingungen, die bei der Vorbeifahrt eines Schienenfahrzeuges entstehen und in Form von Wellen über den Boden und die Fundamente bis in anliegende Gebäude übertragen werden. Bei bestimmten Intensitäten und in bestimmten Frequenzbereichen können diese Schwingungen insbesondere durch die Übertragung über Geschossdecken auch vom Menschen wahrgenommen werden. Erschütterungen zählen dann zu den schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG, wenn sie nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen.

Gemäß der erschütterungstechnischen Untersuchung kann weder im Ist-Zustand noch im Plan-Zustand in allen Gebäuden entlang der Strecke mit einer Einhaltung der jeweils anzusetzenden Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 durch die von den Zugvorbeifahrten verursachten Erschütterungsimmissionen gerechnet werden.

Im vorliegenden PFA betrifft dies das Gebäude „Breslauer Str. 1“. Durch die Maßnahmen zur Streckenerüchtigung kommt es am Gebäude „Breslauer Str. 1“, wo das Gleis der Bahnstrecke 1575 um 1,75 m näher an das Gebäude heranrückt, im Tages- und Nachtzeitraum zu einer geringfügigen Erhöhung der Erschütterungsimmissionen um 7 bzw. 11 %. Die Anhaltswerte der DIN 4150-2 für allgemeine Wohngebiete (WR/WA) werden der Prognose zu Folge sowohl im Ist-, als auch im Plan-Zustand, eingehalten.

Nach dem Urteil des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG, Urteil vom 21. Dezember 2010 – 7 A 14.09-, Rn. 30 ff.) sind bei Schienenwegen, die geändert werden, betriebsbedingte Erschütterungen unzumutbar, wenn die maßgeblichen Anhaltswerte aus der Tabelle 1 der DIN 4150-2 (Stand 6/1999) überschritten werden und die Erschütterungsimmission, bezogen auf die Beurteilungsschwingstärke KB_{FTT} , vorhabenbedingt um mindestens 25 % gegenüber der Vorbelastung (Prognosenußfall) zunimmt. Eine Änderung im Sinne der betriebsbedingten Erschütterungen ist die bauliche Erweiterung eines Schienenweges um ein oder mehrere Gleise oder die Vornahme von baulichen Maßnahmen am Schienenweg, die auch die notwendige Bedingung für einen erheblichen baulichen Eingriff im Sinne des § 1 Abs. 2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV sind. Da es sich hier nicht um eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen von mindestens 25 % handelt, sondern lediglich 7 bzw. 11 %, findet durch die Umbaumaßnahme keine wesentliche Änderung der Erschütterungssituation statt.

Die Planfeststellungsbehörde kann den Ausführungen des Gutachtens folgen und sieht hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.10.5 Immissionen durch sekundären Luftschall

Im Rahmen der erschütterungstechnischen Untersuchung (Unterlage 19.1) wurden auch die sekundären Luftschallimmissionen untersucht und beurteilt. Sekundärer Luftschall ist der von einer Lärmquelle primär als Körperschall (bei niedrigen Frequenzen = Schwingung oder Erschütterung) in Decken und Wände eines Gebäudes eingeleitete und von diesen in Schwingung gesetzten Bauteilen in die umgebende Luft der Räume abgestrahlte Schall. Die Sekundärluftschallimmissionen treten zumeist im Frequenzbereich zwischen 50 Hz und 80 Hz auf und werden als dumpfes Grollen wahrgenommen.

An keinem der im PFA 2 untersuchten Gebäude wurde eine Überschreitung der aus der 24. BImSchV hergeleiteten Zumutbarkeitsschwelle bezüglich der sekundären

Luftschallimmissionen festgestellt. Es ist somit durch die Maßnahme nicht mit einer wesentlichen negativen Änderung der sekundären Luftschallimmissionen im PFA 1 zu rechnen.

Die Planfeststellungsbehörde kann den gutachterlichen Ausführungen folgen und sieht hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.4.11 Abfallwirtschaft, Altlasten und Bodenschutz

Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)

Das LBEG begrüßt in seiner Stellungnahme vom 25.10.2022 (Az. TOEB.2022.08.00301) die Erstellung des Bodenschutzkonzepts als Arbeitsgrundlage für die bodenkundliche Baubegleitung. Auch die Berücksichtigung der sulfatsauren Böden in den Planunterlagen wird begrüßt; es wird in diesem Zusammenhang auf Veröffentlichungen des LBEG (Geofakten 24 + 25) sowie auf einen Erlass des Niedersächsischen Umweltministeriums hingewiesen (RdErl. D. MU vom 12.02.2019). Darüber hinaus wird angemerkt, dass die Maßnahmenbeschreibung der Maßnahme S1 im Kapitel 9.2.3 des Erläuterungsberichts (Unterlage 1) fehlerhaft sei. Anstelle von „Bodenauftrag“ müsse es gemäß Kapitel 7.1 des Bodenschutzkonzeptes (Unterlage 24) „Bodenabtrag“ heißen. Weiterhin sei den Belangen des Grund- und Trinkwasserschutzes Rechnung zu tragen. Weitere Hinweise betreffen Auskunftsmöglichkeiten über den NIBIS-Kartenserver (u.a. Baugrundverhältnisse, Erlaubnisse gemäß § 7 bzw. Bewilligungen gemäß § 8 Bundesberggesetz (BBergG)).

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Hinweise zu berücksichtigen und die Unstimmigkeiten zwischen Erläuterungsbericht und Bodenschutzkonzept auszuräumen.

Die Vorhabenträgerin hat dem Eisenbahn-Bundesamt den überarbeiteten Erläuterungsbericht mit Datum vom 27.02.2022 wieder vorgelegt. Die Planfeststellungsbehörde sieht hier keinen weiteren Regelungsbedarf.

Landkreis Leer – Untere Bodenschutzbehörde (UBB)

Aus Sicht der Unteren Bodenschutzbehörde (UBB) des Landkreises Leer (Stellungnahme vom 08.12.2022; Az. III/61.2.4) sind die Planunterlagen um folgende Angaben zu ergänzen und erneut vorzulegen:

1. In Abhängigkeit der geplanten und beschriebenen Baumaßnahmen (Erdbau, Wasserhaltung, dauerhafte Grundwasserabsenkung, Bohrpfähle, BE-Flächen, Baustraßen etc.) im Bereich der bekannten Altablagerungen (Ihrhove Großwolde,

Westoverledingen Lütjensweg, Westoverledingen Schwoog und Westoverledingen Hilkenborg) und den genannten Altlastenverdachtsflächen der Bahn (Petroleumkeller, Kleinlokschuppen, Lokschuppen) seien ggf. bodenschutzrechtliche Untersuchungen durchzuführen. Ob Untersuchungen notwendig sind, sei vorab durch einen Fachgutachter auf Grundlage der bestehenden Planungen zu entscheiden. Im Rahmen der Untersuchungen sei zu überprüfen, ob die geplanten Baumaßnahmen Einwirkungen auf die Wirkungspfade Boden-Mensch, Boden-Nutzpflanze oder Boden-Grundwasser haben. Bereits durchgeführte Untersuchungen könnten beim Landkreis Leer als untere Bodenschutzbehörde angefordert werden. Die Untersuchungen seien durch einen im Altlastenbereich fachlich versierten Gutachter durchzuführen und vorab mit dem Landkreis Leer als unterer Bodenschutzbehörde abzustimmen. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass durch das Bauvorhaben nicht in die DB-eigenen Altlastenverdachtsflächen eingegriffen werde. Daher seien aus Sicht der Vorhabenträgerin keine bodenschutzrechtlichen Untersuchungen erforderlich. Bezüglich der externen Altlablagerungen werde eine Prüfung erfolgen und Rücksprachen mit der UBB durchgeführt.

2. Sulfatsaure Böden seien im Anhang zum Bodenschutzkonzept nur im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen dargestellt. Diese Darstellungsform sei unvollständig, da im Grunde der gesamte Bereich des PFA 2 bis zum Weener Sieltief im roten Bereich (0-2m) liege. Dabei erstrecke sich der rote Bereich entlang der Strecke ebenfalls auch deutlich Richtung Norden und Süden. Die Darstellung sei entsprechend anzupassen, um nicht den Eindruck zu erwecken, dass lediglich in den kleinen bisher dargestellten Bereichen sulfatsaure Böden vorhabenden seien. Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, dass die maßgebliche Unterlage darstellen solle, in welchen Bereichen der zukünftigen Baustelleneinrichtungsflächen und Bereitstellungsflächen sowie Baustraßen potenzielle sulfatsaure Böden angetroffen werden könnten. Zusammen mit den textlichen Ergänzungen im Bodenschutzkonzept sei dieser Zweck erfüllt.
3. Die Gefährdung der Bodenfunktion durch Verdichtung sei im Anhang zum Bodenschutzkonzept (Unterlage 24-02) nur im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen dargestellt. Diese Darstellungsform sei unvollständig, da im Grunde der gesamte Bereich des PFA2 im Bereich von verdichtungsempfindlichen Böden (Gefährdung der Bodenfunktion durch Verdichtung, Standortabhängige Verdichtungsempfindlichkeit der Böden) liege.

Zudem sei nicht angegeben, warum die standortabhängige Verdichtungsempfindlichkeit der Böden nicht mit aufgenommen wurde. Die Darstellung sei entsprechend anzupassen um nicht den Eindruck zu erwecken, dass lediglich in den kleinen bisher dargestellten Bereichen verdichtungsempfindliche Böden vorhanden sei.

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, dass die maßgebliche Unterlage darstellen solle, in welchen Bereichen der zukünftigen Baustelleneinrichtungsflächen und Bereitstellungsflächen sowie Baustraßen sich Böden befänden, deren Bodenfunktion durch Verdichtung gefährdet werden könne. Zusammen mit den textlichen Ergänzungen im Bodenschutzkonzept sei dieser Zweck erfüllt.

4. Insgesamt gelte für alle Karten zum Bodenschutzkonzept (Unterlage 24), dass eine zeichnerische Darstellung für den gesamten Streckenabschnitt vorzulegen sei. Eine Reduzierung der Inhalte wie z.B. Sulfatsaure Böden nur auf die einzelnen Bereiche (wie z.B. BE-Flächen) werde aus Sicht der UBB als nicht zielführend angesehen, da insbesondere nicht nachvollziehbar sei, „ob etwas fehle“ und die durchgängige Sichtung der Unterlagen dadurch erschwert sei. Gemäß den Übersichtskarten gebe es jeweils neun Einzelkarten. Diese seien somit entsprechend zu ergänzen.

Darauf erwidert die Vorhabenträgerin, dass der Fokus des Bodenschutzkonzeptes in der Ermittlung und Analyse bodenschutzrelevanter Daten, Auswirkungen und Maßnahmen im Bauvorhaben bezogen auf den bauzeitlichen zu sichernden Ober- und Unterboden im Bereich der BE-Flächen und Bereitstellungsflächen sowie Baustraßen liege. Im BSK werde textlich ergänzt, dass manche Pläne aus den benannten Gründen keine Berücksichtigung finden, um Verwirrungen zu vermeiden.

5. Zu den geplanten Baustelleneinrichtungs- und Erschließungsflächen in Verbindung mit dem Bodenschutzkonzept sei zu erläutern, warum Flächen in Anspruch genommen werden, für die nach Einschätzungen im Bodenschutzkonzept z.B. sehr hohe Verdichtungsempfindlichkeiten bestehen und als hoch gefährdete Standorte aus bodenschutzrechtlicher Sicht zu meiden sind. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass zum Zeitpunkt der Erstellung des BSK die technische Planung bereits abgeschlossen gewesen sei. Eine Anpassung/Verlegung der Baustraßen, Bereitstellungsflächen und Baustelleneinrichtungsflächen sei daher einerseits aus logistischen Gründen nicht mehr möglich gewesen; andererseits stünden alternative Flächen nicht zur

Verfügung. Im überarbeiteten BSK vom 17.03.2023 wurde zudem ausgeführt, dass die Böden im Bereich des Trassenverlaufs des PFA 2 überwiegend als verdichtungsgefährdet und hoch verdichtungsgefährdet eingestuft seien. Die notwendigen Baustraßen und BE-Flächen könnten daher ebenfalls nur auf verdichtungsgefährdeten und hoch verdichtungsgefährdeten Böden angelegt werden.

6. Es sei zu erläutern, wann die bodenkundliche Baubegleitung (BBB) beauftragt und wie diese in die Planungen involviert werde. Laut Bodenschutzkonzept solle der bodenkundliche Planer bei der Erstellung der Vergabeunterlagen bereits mitwirken. In diesem Zusammenhang sei das bisherige Bodenschutzkonzept im Hinblick auf die Ausführung zu konkretisieren. Es sei zudem darzulegen, ob der bodenkundliche Planer identisch mit der bodenkundlichen Baubegleitung sei. Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, dass geplant sei die BBB zeitnah vertraglich zu binden. Idealerweise werde diese an den Vergabeunterlagen mitwirken. Da es jedoch nur wenige qualifizierte Büros gebe, werde eine kurzfristige Einbindung ggf. nicht möglich sein. In jedem Fall werde der Leistungsbeginn vor dem eigentlichen Baubeginn liegen. Der bodenkundliche Planer (Ersteller des Bodenschutzkonzeptes) sei nicht identisch mit der BBB. Die Punkte wurden im Bodenschutzkonzept ergänzt (s. Kap. 4.1).
7. Es sei darzulegen, weshalb laut Bodenschutzkonzept, Kap. 7.5.2, der Bauauftragnehmer (BauAN) das Bodenschutzkonzept fortschreiben solle, da dies aus Sicht der UBB die Aufgabe der bodenkundlichen Baubegleitung sei. Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die BBB das Bodenschutzkonzept fortschreibe und hat das BSK dementsprechend angepasst (s. Kap. 7.5.2).
8. Es sei zudem zu erläutern, wer für das Abfallmanagement zuständig sei. Erfahrungsgemäß sei es einfacher, wenn ein Gutachterbüro die Gesamtaufgabe einer abfall- und bodenkundlichen Baubegleitung übernehme. Die Vorhabenträgerin erwidert dazu, es sei schwierig ein Gutachterbüro zu finden, welches beide Qualifikationen mit sich bringe, daher könne eine Umsetzung der Forderung nicht garantiert werden. Für die abfalltechnischen Aspekte werde eine Fachbauüberwachung Abfall beauftragt. Zudem werde es ein vorhabenbezogenes Entsorgungskonzept geben, in welchem der rechtskonforme Umgang mit mineralischen Bauabfällen festgehalten werde. Das Entsorgungskonzept werde im Zuge der Bauausführung kontinuierlich fortgeschrieben. Das BoVEK (Unterlage 25) mit Datum vom 23.03.2022 wurde

dementsprechend überarbeitet (s. Kap. 7.3). Demnach seien der fachliche Austausch und Abstimmungen zwischen allen Bauüberwachungen – und somit auch zwischen der bodenkundlichen Baubegleitung und der Fachbauüberwachung Abfallmanagement – Bestandteil der Beauftragung im Rahmen der Bauausführung.

9. Laut BoVEK-Konzept, S. 16 stand eine Altlastenauskunft hinsichtlich möglicher Gefährdungspotentiale vom Landkreis Leer noch aus. Es sei jedoch seitens des Landkreises im Planungszeitraum 2020 bereits auf die möglicherweise betroffenen Altlastenverdachtsflächen hingewiesen worden. Die Vorhabenträgerin hat die Aussage im BoVEK-Konzept mit Stand vom 23.03.2023 überarbeitet.
10. Im BoVeK-Konzept sei unter Kapitel 7.4 nicht erläutert, ob und wie der potentiell sulfatsaure Bodenaushub untersucht werden solle. Gemäß der Tabelle 10 fielen insgesamt etwa 4.120 m³ sulfatsaures Material an. Es sei zu erläutern, wie diese Böden zwischengelagert werden sollen, wie schnell diese untersucht werden sollen und wie der allgemeine Umgang damit geplant sei. Sollten sich Aushubmengen als sulfatsauer herausstellen (der Oxidationsprozess an der Luft setze schon innerhalb weniger Tage ein), seien entsprechende Maßnahmen zum Umgang damit zu planen und darzustellen. Es sei ebenfalls darzustellen wie das Material, falls es sulfatsauer sein sollte, entsorgt werden soll.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass gemäß der Tabelle 10 4.120 m³ Planumsschutzschicht anfallen würden, womit nicht potentiell sulfatsaure Böden gemeint seien. Im Rahmen von Voruntersuchungen sei Bodenmaterial auf sulfatsaure Eigenschaften untersucht worden, die Befunde dieser Probe seien negativ (siehe Kapitel 6.4 des BoVEK). Daher würden keine sulfatsauren Böden im PFA 2 erwartet. Da ein Vorkommen jedoch nicht gänzlich ausgeschlossen werden könne, überwache die BBB und die Fachüberwachung Abfall die Bereiche mit begründetem Verdacht verstärkt. Um eine Zwischenlagerung zu vermeiden, sei es grundsätzlich vorgesehen, potenziell sulfatsaure Böden in-situ zu beproben. Im Falle einer Zwischenlagerung werde das Material unverzüglich abgedeckt, um einer raschen Oxidation entgegenzuwirken. Das BoVEK werde um diese Inhalte ergänzt. Die Vorhabenträgerin hat dies mit Stand vom 23.03.2023 erneut eingereicht.

Das überarbeitete Bodenschutzkonzept (Unterlage 24) und das überarbeitete BoVEK (Unterlage 25) wurden der Bodenschutzbehörde mit E-Mail vom 20.04.2023 durch das Eisenbahn-Bundesamt wieder vorgelegt. Aus Sicht des

Eisenbahn-Bundesamtes hat die Vorhabenträgerin durch die Überarbeitung der Unterlagen den Forderungen der Bodenschutzbehörde überwiegend Rechnung getragen. Ausgenommen davon ist der Umgang mit den bekannten Altlastenverdachtsflächen. Aufgrund der Forderungen der UBB hat die Vorhabenträgerin zusätzliche Unterlagen zu den bekannten DB-eigenen und externen Altlastenverdachtsflächen (ALVF) beim Eisenbahn-Bundesamt eingereicht (Lagepläne der ALVF auf Grundlage der BE-Pläne, Informationen zu potenziellen Eingriffen in die ALVF, Unterlagen zur historischen Erkundung). Diese wurden dem LK Leer am 02.05.2023 durch das Eisenbahn-Bundesamt mit der Bitte um Stellungnahme bis zum 12.05.2023 zur Verfügung gestellt.

Die Untere Bodenschutzbehörde des LK Leer hat mit E-Mail vom 15.05.2023 eine abschließende Stellungnahme in Bezug auf die Altlasten-Thematik vorgelegt und um die Aufnahme zweier Nebenbestimmungen gebeten. Die Vorhabenträgerin hat dazu mit Schreiben vom 17.05.2023 erwidert, dass die geforderte Begleitung und Dokumentation von Arbeiten im Bereich der Altlastenverdachtsflächen grundsätzlich durch die bodenkundliche Baubegleitung sowie die Fachbauüberwachung Abfall ausgeführt werden könne. Zur Prüfung des Eingriffs in die ALVF und der entsprechenden Maßnahmenplanung seien jedoch ausstehende Informationen des Landkreises Leer notwendig. Hier werde im weiteren Verlauf die entsprechende Auskunft bei der UBB angestrebt.

Die Vorhabenträgerin hat mit dem Bodenschutzkonzept (Unterlage 24) eine umfassende Planunterlage vorgelegt, in der die Gefährdungspotenziale der betroffenen Böden, inklusive der Altlastenverdachtsflächen, beschrieben und verortet sowie entsprechende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen definiert werden. Diese Maßnahmen werden der Vorhabenträgerin verpflichtend auferlegt und sind damit, analog zu den naturschutzrechtlichen Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen, zwingend umzusetzen. Dem Gebot der Konfliktbewältigung im Rahmen der Planfeststellung ist damit aus Sicht des Eisenbahn-Bundesamtes ausreichend Rechnung getragen worden. Darüber hinaus hat die Vorhabenträgerin zusätzliche Unterlagen zur Altlasten-Situation vorgelegt, die die regulären Anforderungen im Rahmen der Genehmigungsplanung bzgl. der Detailtiefe der Unterlagen übersteigen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde kann der Vorhabenträgerin zum jetzigen Zeitpunkt nicht aufgegeben werden, weitere bzw. detailliertere Unterlagen bereitzustellen.

Um der Vorsorgepflicht gemäß § 7 Bundesbodenschutzgesetz (BBodSchG) in Bezug auf die bekannten Altlastenverdachtsflächen Rechnung zu tragen, nimmt die Planfeststellungsbehörde die von der Unteren Bodenschutzbehörde geforderten Nebenbestimmungen unter A.4.4 in den verfügenden Teil des Beschlusses auf. Die aufgeführten Nebenbestimmungen sind durch die Vorhabenträgerin zwingend umzusetzen, um das Eintreten schädlicher Bodenveränderungen im Sinne des BBodSchG zu vermeiden.

B.4.12 Land- und Forstwirtschaft

Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Ostfriesland, Außenstelle Leer

Die Landwirtschaftskammer Niedersachsen (LWK) äußert sich in ihrer Stellungnahme vom 26.10.2022 (Az. DB 10/2022-B0-) zu den geplanten Erneuerungen von Bahnübergängen. Sofern als Folgemaßnahme landwirtschaftliche Flächen in Anspruch genommen werden sollen, sei im Vorfeld mit den jeweiligen Grundstückseigentümern der Verlauf der dortigen Drainagen festzustellen. Die Funktionstüchtigkeit der Drainagen dürfe nicht beeinträchtigt bzw. müsse im Anschluss wiederhergestellt werden.

Der Neubau von Straßen und Wegen müsse so gestaltet werden, dass die Erreichbarkeit der Grundstücke gewährleistet sei und Verkehrsgefährdungen durch den landwirtschaftlichen Verkehr möglichst ausgeschlossen seien.

Die Umlegung von Zufahrten dürfe – auch während der Bauphase – zu keinem erheblichen zeitlichen Mehraufwand bezüglich der Fahrstrecke oder des Viehtriebs führen, der als unzumutbare Belastung einzustufen wäre. Sollte diesbezüglich Klärungsbedarf bestehen, sei die LWK bereit, eine entsprechende landwirtschaftliche Betroffenheitsanalyse zu erstellen.

Die Vorhabenträgerin sagt in Ihrer Erwiderung vom 23.12.2022 zu, die Hinweise zur Kenntnis zu nehmen und diese zu beachten. Vor diesem Hintergrund sieht die Planfeststellungsbehörde keinen weiteren Regelungsbedarf.

Niedersächsische Landesforsten – Forstamt Neuenburg

In ihrer Stellungnahme vom 25.10.2022 (Az. 302 – EBA – Wunderline – Ihrhove-Weener – PFA 2) weisen die Niedersächsischen Landesforsten (NLF) auf Gehölzstrukturen in einem Bereich von jeweils 60 m beiderseits der Bahnlinie hin, die möglicherweise als Wald i. S. des § 2 (3) des Niedersächsischen Gesetzes über den Wald und die Landschaftsordnung (NWaldLG) einzuordnen seien. Bei Bedarf sei eine

endgültige Einordnung durch eine gemeinsame Begehung der Gehölze vor Ort möglich.

Sollte Wald durch die Bauarbeiten betroffen sein und in Anspruch genommen werden, seien für diese Flächen Anträge auf Waldumwandlung (§ 8 NWaldLG) bei der unteren Waldbehörde des Landkreises Leer zu stellen. Dies gelte sowohl für dauerhafte als auch für temporäre Waldumwandlungen, die während der Bauzeit erforderlich sein könnten. Beide Möglichkeiten seien mit einer Auflage zu genehmigen. Für eine dauerhafte Waldumwandlung sei der Kompensationsfaktor für eine Ersatzaufforstung anhand der Wertigkeit (Qualität) der Waldfunktionen vor Beginn der Maßnahme herzuleiten.

Darüber hinaus wird auf die Vorschriften des NWaldLG in Bezug auf indirekte Eingriffe (z. B. Wurzelschäden durch Befahren des Waldbodens) hingewiesen und bei möglichen Beeinträchtigungen ein Beweissicherungsverfahren empfohlen.

Die Vorhabenträgerin hat die Hinweise zur Kenntnis genommen und zugesagt, diese in den weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen.

B.4.13 Brand- und Katastrophenschutz

Die Vorhabenträgerin hat im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 10.8) angegeben, dass das bestehende Konzept für den Brand- und Katastrophenschutz an der Strecke 1575 ausreichend sei, da genügend Ausweichmöglichkeiten bestünden. Der Sachbereich 2 (Sb 2) des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover hat eine Prüfung vorgenommen, inwieweit die EBA-Richtlinie „Anforderungen des Brand- und Katastrophenschutzes an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen“ im Rahmen des Vorhabens anzuwenden ist. Mit Schreiben vom 26.04.2023 hat der Sb 2 der Vorhabenträgerin mitgeteilt, dass für den PFA 2 keine weiteren Maßnahmen erforderlich seien. Die Planfeststellungsbehörde sieht daher keinen weiteren Regelungsbedarf in Bezug auf den Brand- und Katastrophenschutz.

B.4.14 Denkmalschutz

Der Landkreis Leer stimmt der Planung in seiner Stellungnahme vom 08.12.2022 (Az. III/61.2.4) aus baudenkmalpflegerischer Sicht grundsätzlich zu. Er gibt Hinweise zu bestehende Baudenkmalern entlang der Trasse.

Er weist auf die Verwendung von unterschiedlichen Untersuchungsräumen im UVP-Bericht und in den Übersichtsplänen zum UVP-Bericht hin. Zudem sei aus dem Erschütterungsgutachten (Unterlage 19.3) zu entnehmen, dass Erschütterungen

während der Bauphase zu erwarten seien. Daher könne entgegen der im Erläuterungsbericht (Unterlage 1, Kap. 9.4) beschriebenen Umweltauswirkungen zu „Kulturelles Erbe und sonstige Schutzgüter“ nicht ausgeschlossen werden, dass Auswirkungen durch bauzeitliche Erschütterungen Schädigungen an den denkmalgeschützten Anlagen hervorrufen könnten. Der Landkreis regt an, in Bezug auf mögliche Folgeschäden im Umkreis der geplanten Rammarbeiten eine Beweissicherung durchzuführen sowie in der Unterlage 19.3 die Maßnahme „Bautechnologische Beweissicherung an Baudenkmalen“ zu ergänzen.

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die Unterlagen anzupassen. Bei der Angabe „100 m“ in der Tabelle 10 des UVP-Berichtes handele es sich um einen Fehler – die Lage der Baudenkmal sei in einem Radius von 500 m ermittelt und dargestellt.

Die Planfeststellungsbehörde hat die Nebenbestimmung A.3.4.2 aufgenommen, um die den Belangen der Beweissicherung an Baudenkmalern Rechnung zu tragen.

B.4.15 Archäologischer Denkmalschutz

Der Archäologische Dienst der Ostfriesischen Landschaft äußert in seiner Stellungnahme vom 05.10.2022 (ohne Az.) keine grundsätzlichen Bedenken. Es wird auf eine Fundstelle der Jungsteinzeit in Form eines Einzelfundes eines steinzeitlichen Gerätes hingewiesen (Ol.-Fst.-Nr. 2809/3:34). Dieses wurde bei Ausschachtungsarbeiten am „Jelsgaster“ Bahnübergang (dem heutigen BÜ Boenster Straße: km 11+226) gefunden. Um einen Eingriff in eventuell erhaltene Bodendenkmäler zu vermeiden, müssten die Baumaßnahmen vorab mit dem Archäologischen Dienst der Ostfriesischen Landschaft abgestimmt werden. Eingriffe in das Erdreich im Bereich der Fundstelle (z. B. Verbreiterung des Bahndammes) seien zudem durch eine archäologische Fachkraft zu begleiten. Darüber hinaus wird darauf verwiesen, dass eine Genehmigung der Denkmalschutzbehörde erforderlich sei, wenn Erdarbeiten an einer Stelle vorgenommen werden, an der Funde vermutet werden (§§ 2, 6, 13 und 14 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz (NDSchG)).

Die Vorhabenträgerin sagt in der Erwiderung zu, sich frühzeitig vor Baubeginn mit dem Archäologischen Dienst der Ostfriesischen Landschaft in Verbindung zu setzen, um den Anforderungen des archäologischen Denkmalschutzes im Hinblick auf die genannte Fundstelle so gut wie möglich Rechnung zu tragen. Bei Bedarf werde auch während der Bauphase eine archäologisch versierte Fachkraft seitens der Ostfriesischen Landschaft hinzugezogen.

Um den Belangen des archäologischen Denkmalschutzes im Rahmen der Bauausführung Rechnung tragen zu können, erlässt die Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmung A.4.6.

B.4.16 Öffentliche Ver- und Entsorgungsanlagen

EWE Netz GmbH

Die EWE Netz GmbH weist mit Schreiben vom 08.09.2022 auf die eigenen im Bereich des Vorhabens liegenden Versorgungsleitungen hin und bittet um eine Einbeziehung in die weiteren Planungen. Weitere Einwände oder Bedenken werden nicht vorgebracht.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis und sagt zu, diese bei den weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen.

Deutsche Telekom Technik GmbH

Die Deutsche Telekom Technik GmbH weist mit Schreiben vom 29.09.2022 auf die eigenen im Bereich des Vorhabens liegenden Telekommunikationslinien hin. Die Telekommunikationslinien seien richtig im Bauwerksverzeichnis erfasst, allerdings müssten Eigentümer und Unterhaltungspflichtiger geändert werden. Die Vorhabenträgerin wird gebeten, dass sich die Bauausführenden vor Beginn der Arbeiten über die Lage der zum Zeitpunkt der Bauausführung vorhandenen Telekommunikationslinien der Telekom zu informieren.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis und sagt zu, diese bei der weiteren Planung zu berücksichtigen. Eine Anpassung der Unterlagen bezüglich der Angaben im Bauwerksverzeichnis werde erfolgen.

Vodafone GmbH /Vodafone Deutschland GmbH

Die Vodafone GmbH / Vodafone Deutschland GmbH weist mit Schreiben vom 19.10.2022 auf die eigenen im Bereich des Vorhabens liegenden Telekommunikationslinien hin. Im Falle einer erforderlichen Umverlegung oder Baufeldfreimachung der Telekommunikationsanlagen müsse die Vorhabenträgerin mindestens drei Monate vor Baubeginn Ihren Auftrag an die Vodafone GmbH senden, damit die entsprechende Planung veranlasst und die notwendigen Arbeiten durchgeführt werden könnten.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis und sagt zu, diese in der weiteren Planung zu berücksichtigen. Gemäß dem jetzigen Planungsstand sei keine Umverlegung der Leitungen der Vodafone GmbH notwendig.

DB Kommunikationstechnik GmbH

Die DB Kommunikationstechnik GmbH weist in ihrer Stellungnahme vom 20.09.2022 auf die Lage ihrer Kabellage entsprechend der Pläne hin. Sollten bei den Bauarbeiten auf in den Plänen nicht angegebenen TK-Kabel oder TK-Anlagen gestoßen werden, sei die DB Kommunikationstechnik GmbH sofort zu informieren. Die Vorhabenträgerin nimmt die Hinweise zur Kenntnis und sagt zu, diese in der weiteren Planung zu berücksichtigen.

Um die Beachtung der Belange aller Betreiber der betroffenen Ver- und Entsorgungsanlagen sicher zu stellen, erlässt die Planfeststellungsbehörde die Nebenbestimmung A.4.6.

B.4.17 Straßen, Wege und Zufahrten

Aus Sicht des Straßen- und Tiefbauamtes des Landkreises Leer bestehen gemäß der Stellungnahme vom 08.12.2022 (Az. III/61.2.4) keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung. Unmittelbar betroffen seien die „Bahnhofstraße“ bzw. „Graf-Edzard-Straße“ als Erschließungsstraße des Bauvorhabens.

Die Vorhabenträgerin hat die Planung um die Errichtung von zwei Baustelleneinrichtungsflächen ergänzt. Dazu hat sie mit Datum vom 27.02.2023 unter anderem ein überarbeitetes Bauwerksverzeichnis, Lagepläne, Grunderwerbsverzeichnis und Grunderwerbspläne eingereicht. Daraufhin hat die Stadt Weener am 02.06.2023 eine Stellungnahme zu den geänderten Unterlagen abgegeben. Darin äußert sie keine grundsätzlichen Bedenken gegen die Planung. Sie weist darauf hin, dass für den Fall, dass in bestehende Baumbestände eingegriffen werden müsse, diese bei der Stadt Weener zu beantragen seien. Außerdem sei ggf. eine Wertermittlung durchzuführen.

Die Vorhabenträgerin erwidert darauf, dass in der Kompensationsunterlage für den PFA 2 die Kompensation des gesamten Eingriffs gebündelt sei. Es seien damit auch Gehölzverluste berücksichtigt, wenn sie Teil des Eingriffs seien.

Um den Belangen des Straßen- und Tiefbauamtes Rechnung zu tragen, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt die Nebenbestimmung A.4.7. Weitere Hinweise in Bezug auf

zu beantragende Sondernutzungserlaubnisse und sonstige erlaubnispflichtige Maßnahmen wurden unter A.9.1 und A.9.2 aufgenommen.

B.4.18 Kampfmittel

Im Zuge des Anhörungsverfahrens hat das LGLN mit Schreiben vom 11.10.2022 (Az. TB-2022-00971) eine Stellungnahme zum Verfahren abgegeben.

Das LGLN empfiehlt für die gesamten Flächen eine Luftbildauswertung vorzunehmen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass zur Prüfung der Kampfmittelverdachtssituationen Kampfmittelvorerkundungen bei der Luftbilddatenbank Dr. Carls GmbH eingeholt worden seien. Diese detaillierten Auswertungen würden eine solide Grundlage für die Planung der erforderlichen Gefahrenabwehrmaßnahmen bieten. Die Auswertungen hätten in einigen Teilbereichen des Projektgebietes einen Verdacht auf Artilleriegranaten ergeben. Die entsprechenden Gefahrenabwehrmaßnahmen würden in einem Erkundungs- und Räumkonzept definiert.

Dem Eisenbahn-Bundesamt liegt darüber hinaus ein Projektbericht der Armaex Kampfmittelräumung GmbH vor (ergänzende Unterlage III-7). Das Unternehmen wurde von der Vorhabenträgerin beauftragt, Kampfmittel im Bereich der Strecke bis zu einer Tiefe von 2,50 m zu detektieren und zu kartieren. Es wurden Hinweise auf mögliche Kampfmittel detektiert (Kategorie 1: verdacht auf Blindgänger; Kategorie 2: Geringer Verdacht auf Blindgänger). Auf Grund des insgesamt inhomogenen Aufbaus sei es jedoch schwer zu beurteilen, in wie weit es sich um Kampfmittel oder um sonstige Störungen (Hohllagen, Auffüllungen, Wurzeln, etc.) handle. Es wird empfohlen, alle Verdachtsstellen der Kategorie 1 durch geeignete Maßnahmen wie Schürfe oder eine ähnliche Öffnung des Untergrundes durch eine Fachfirma nach §7 Sprengstoffgesetz (SprengG) öffnen zu lassen. Sollten in der Kategorie 1 Kampfmittel geborgen und identifiziert werden, so seien alle Verdachtsstellen der Kategorie 2 zu öffnen.

Die Vorhabenträgerin hat gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt nachvollziehbar dargelegt, dass der Kampfmittelsituation entlang der zu ertüchtigenden Strecke im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens in ausreichendem Maße Rechnung getragen wurde. Für den Fall, dass während der Bauarbeiten Kampfmittel aufgefunden werden, erlässt das Eisenbahn-Bundesamt die Nebenbestimmung A.4.8.

B.4.19 Inanspruchnahme von Grundeigentum und sonstigen Rechten Dritter

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

Im Rahmen des Anhörungsverfahrens ist eine private Einwendung eingegangen. Der privat Betroffene wendet sich gegen den geplanten Ausbau, da seine Grundstücke vom Ausbau betroffen seien. Mit Datum vom 26.07.2023 hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde eine Einverständniserklärung vorgelegt. Darin erklärt sich der privat Betroffene mit der Inanspruchnahme seines Grundstückes einverstanden.

Die Planfeststellungsbehörde sieht vor diesem Hintergrund keinen weiteren Regelungsbedarf.

B.5 Gesamtabwägung

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

Das Anhörungsverfahren hat keine privaten oder öffentlichen Belange aufgezeigt, die ein so starkes Gewicht hätten, dass sie den öffentlichen Belang des Bedarfs für dieses Vorhaben überwiegen würden. Insbesondere sind keine Belange geltend gemacht worden bzw. erkennbar zum Vorschein getreten, die gegenüber dem Vorhaben als unüberwindbar anzusehen sind. Es sind keine Verstöße gegen striktes Recht ersichtlich.

Die Planung wurde unter Berücksichtigung der eisenbahnbetrieblichen Belange (Anforderungen an einen zukunftsfähigen Schienenpersonenverkehr sowie an die betriebliche Sicherheit) aufgestellt. Neben den eisenbahnbetrieblichen Belangen waren in der Abwägung insbesondere die Belange der Umweltverträglichkeit, des Naturschutzes und des Bodenschutzes zu berücksichtigen. Auch die Belange des Immissionsschutzes wurden in die Abwägung eingestellt. Diesen kann jedoch durch Anpassungen der Planung durch die Vorhabenträgerin, spezifische Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen (insbesondere während der Bauzeit) sowie Vorkehrungen der Planfeststellungsbehörde zum Wohl der Allgemeinheit oder zur

Vermeidung nachteiliger Wirkungen in Form von Nebenbestimmungen Rechnung getragen werden.

Das Vorhaben stellt sich somit als zulassungsfähig dar.

B.6 Sofortige Vollziehung

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

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühren und Auslagen beruht auf § 1 i. V. m. § 22 Abs. 3 und 4 des Bundesgebührengesetzes (BGebG) i. V. m. der besonderen Gebührenverordnung des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur für individuell zurechenbare öffentliche Leistungen des Eisenbahn-Bundesamtes (Besondere Gebührenverordnung Eisenbahn-Bundesamt – EBA BGebV). Über die Höhe ergehen gesonderte Bescheide.

C. Rechtsbehelfsbelehrung

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

Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht

Uelzener Straße 40

21335 Lüneburg

erhoben werden. Als Zeitpunkt der Zustellung gilt der letzte Tag der Auslegungsfrist. Dies gilt nicht für die Verfahrensbeteiligten, denen der Planfeststellungsbeschluss gesondert zugestellt wurde.

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

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Hannover
Hannover, den 08.09.2023
Az. 581ppa/017-2022#003
EVH-Nr. 3473954

Im Auftrag

(Dienstsiegel)