



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsänderungs- und -ergänzungsbeschluss

**für den Gleisanschluss für die Norderweiterung Hafen Brake, den
Neubau der Boitwarder Straße in der Gemeinde Brake und die
Herstellung von Verladegleisen im Hafbereich Brake**

16.12.2008

3323H-30224-NPorts Brake - 04/07 OI



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis

Seite

1 Feststellender Teil	6
1.1 Feststellung des Plans	6
1.2 Änderungen und Ergänzungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.05.1989 und des Ergänzungsbeschlusses vom 19.06.1989.....	6
1.3 Festgestellte Planunterlagen.....	7
1.4 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen	9
1.4.1 Vorbehalte	9
1.4.2 Auflagen	9
1.4.2.1 Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen	9
1.4.2.2 Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen	9
1.4.2.3 Sicherung der Bahnübergänge.....	10
1.4.2.4 Knotenpunkt „Boitwarder Straße / Nordstraße“.....	10
1.4.2.5 Statischer Nachweis der Eisenbahnverkehrslasten	10
1.4.2.6 Parallelführung „Boitwarder Straße“	10
1.4.2.6.1 Hochbord	10
1.4.2.6.2 Blendschutzmaßnahmen.....	10
1.4.2.7 Bahnübergang „Boitwarder Straße“	11
1.4.2.8 Bahnübergang „Nordstraße“	11
1.4.2.8.1 Andreaskreuze	11
1.4.2.8.2 Annäherungszeiten und Streckenplan.....	11
1.4.2.8.3 Schalt- und Kabelplanunterlagen.....	11
1.4.2.8.4 Fahrbahnbefestigung.....	11
1.4.2.9 Kreuzungsvereinbarungen	12
1.4.2.10 Durchführung des Eisenbahnbetriebes	12
1.4.2.11 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten	12
1.4.2.12 Regellichtraum	12
1.4.2.13 Statische Nachweise	12
1.4.2.14 Grunderwerb	12
1.4.2.15 Ver- und Entsorgungsleitungen.....	13
1.4.2.16 Durchführung des Eisenbahnbetriebes	13
1.4.2.17 Erhaltung des Deichbauwerks.....	13
1.4.2.18 Deichbauliche Maßnahmen	13
1.4.2.19 Haftung	13
1.4.2.20 Anzeigepflicht	14
1.4.2.21 Ersatz anderer gesetzlicher Genehmigungen	14
1.4.2.22 Bauwerksbuch	14
1.4.2.23 Freihaltung des Deichbereiches	14
1.4.2.24 Sonstige	14



1.4.3	Änderungen	15
1.4.3.1	Sicherung des BÜ Boitwarder Straße	15
1.4.3.2	Herstellung eines Viehtunnels	15
1.4.3.3	Verbreiterung des Deichschaartes	15
1.5	Weitere Entscheidungen	15
1.5.1	Deichrecht	15
1.5.2	Kostenentscheidung.....	16
1.6	Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen	16
1.7	Hinweise	16
1.7.1	Abstimmung mit dem OOWV.....	16
1.7.2	Abstimmung mit dem II. Oldenburgischen Deichband	16
1.7.3	Abstimmung mit der EWE NETZ GmbH.....	17
1.7.4	Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt	17
1.7.5	Abstimmung mit der Landeseisenbahnaufsicht.....	17
1.7.5.1	Bahnübergang „Boitwarder Straße“	17
1.7.5.2	Auflagen	17
1.7.6	Bodenfunde	17
1.7.7	Baumaschinen / Baulärm.....	18
1.7.8	Sonstige Hinweise	18
2	Begründender Teil.....	18
2.1	Sachverhalt	19
2.1.1	Beschreibung des Vorhabens.....	19
2.1.2	Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	19
2.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	20
2.2.1	Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens.....	20
2.2.2	Zuständigkeit.....	21
2.2.2.1	Erweiterung der Gleisanlage und der Verladegleise	21
2.2.2.2	Neubau Boitwarder Straße	21
2.2.3	Umfang der Planfeststellung.....	21
2.3	Materiell-rechtliche Bewertung.....	22
2.3.1	Planrechtfertigung	22
2.3.2	Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßen- und Eisenbahnnetz	22
2.3.3	Trassenführung, Varianten	23
2.3.3.1	Beschreibung der Trassenführung.....	23
2.3.3.2	Beschreibung und Vergleich der Varianten	23
2.3.4	Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	24



2.3.4.1	Schutzgebiete	24
2.3.4.2	Eingriffsregelung nach §§ 7 ff NNatG.....	24
2.3.4.2.1	Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen.....	25
2.3.4.2.2	Ausgleichsmaßnahmen.....	26
2.3.4.2.3	Naturschutzrechtliche Abwägung und Ersatzmaßnahmen.....	27
2.3.5	Immissionen	28
2.3.5.1	Lärm	28
2.3.5.1.1	Allgemeines.....	28
2.3.5.1.2	Lärmberechnung	29
2.3.5.1.3	Abwägung aktiver / passiver Lärmschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG).....	30
2.3.5.1.4	Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden.....	32
2.3.5.2	Luftverunreinigungen, Schadstoffe.....	33
2.3.5.2.1	Allgemeines.....	33
2.3.5.2.2	Staubimmissionen	33
2.3.5.2.3	Stickstoffdioxidbelastung	34
2.3.6	Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz.....	35
2.3.7	Flächenbedarf	36
2.3.8	Umweltverträglichkeitsprüfung.....	36
2.3.9	Gesamtabwägung	36
2.4	Stellungnahmen und Einwendungen	37
2.4.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange.....	37
2.4.1.1	Stadt Brake	37
2.4.1.2	Landkreis Wesermarsch	37
2.4.1.3	Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest.....	38
2.4.1.4	Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, Betriebsstelle Brake (NLWKN).....	38
2.4.1.5	Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften Oldenburg	38
2.4.1.6	Landwirtschaftskammer Niedersachsen (LWK)	38
2.4.1.7	EWE Netz GmbH, Netzregion Oldenburg / Varel.....	38
2.4.1.8	Kabel Deutschland.....	39
2.4.1.9	Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover (EBA)	39
2.4.1.10	Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA).....	39
2.4.1.11	II. Oldenburgischer Deichband.....	40
2.4.1.12	Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband.....	40
2.4.1.13	Oldenburgische Industrie- und Handelskammer.....	40
2.4.1.14	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)	40
2.4.1.15	Polizeiinspektion Cuxhaven/Wesermarsch	41
2.4.1.16	Braker Sielacht.....	41
2.4.1.17	DB Netz AG	41
2.4.2	Einwendungen	41
3	Rechtsbehelfsbelehrung	41



4 Hinweise	42
4.1 Konzentrationswirkung	42
4.2 Beziehungen zwischen den Beteiligten	42
4.3 Außerkrafttreten	42
4.4 Berichtigungen	43
5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis	44



1 Feststellender Teil

1.1 Feststellung des Plans

Auf Antrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG – Niederlassung Brake – (NPorts Brake) – vom 10.05.2007, ergänzt mit Schreiben vom 20.03.2008 und 01.04.2008, wird der Plan für den Gleisanschluss im Rahmen der Norderweiterung des Hafens Brake, die Verlegung und den Neubau der Boitwarder Straße in einem Teilstück sowie die Herstellung von Verladegleisen nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

1.2 Änderungen und Ergänzungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.05.1989 und des Ergänzungsbeschlusses vom 19.06.1989

Durch diesen Beschluss wird der Planfeststellungsbeschluss der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest vom 09.05.1989 (Az.: A4-143.3/18) für die Erweiterung des Hafens Brake im Norden (1. Ausbaustufe) sowie deren Ergänzungsbeschluss vom 19.06.1989 (Az.: A4-143.3/18) geändert und ergänzt. Von der Änderung betroffen sind die Gleisanlagen binnen- und außendeichs, die höhengleiche Kreuzung der Nordstraße und die Breite des Deichschaartes. Die Ergänzung bezieht sich auf den Neubau der Boitwarder Straße und die Herstellung von Verladegleisen im Hafenerweiterungsgebiet.

Der Planfeststellungsbeschluss vom 09.05.1989 und der Ergänzungsbeschluss vom 19.06.1989 werden wie folgt geändert und ergänzt:

1. Die zwei planfestgestellten Rangiergleise binnendeichs werden um drei auf gesamt fünf Gleise, das planfestgestellte außendeichs liegende Rangiergleis wird um ein weiteres Gleis erweitert.
2. Auf die höhenungleiche Kreuzung der Nordstraße mit den Gleisanlagen wird verzichtet. Es wird ein höhengleicher Bahnübergang Nordstraße mit technischer Sicherung geschaffen.
3. Die Boitwarder Straße wird in dem aus der Unterlage 11.5. ersichtlichen Umfang verlegt und dem Verlauf der Gleisanlagen angepasst.
4. Im außendeichs liegenden Hafenerweiterungsgebiet werden je drei Aufstell- und Verladegleise mit Gleisabschlüssen und dazugehörigen Weichen hergestellt.
5. Das planfestgestellte 2-gleisige Deichschaart wird auf 14,50 m verbreitert und 3-gleisig hergestellt.



6. Ziffer 15.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.05.1989 bezüglich der höhengleichen Kreuzung der Kranbahn auf der Kaje mit den beiden Eisenbahngleisen wird durch die unter Ziffer 1.4.2.24 aufgenommene Auflage ersetzt.
7. Ziffer 15.4 des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.05.1989 wird aufgehoben und wie folgt neu gefasst:

 Vor Inbetriebnahme der neuen Bahnanlagen sind eine eisenbahntechnische Abnahme und eine Erlaubnis zur Inbetriebnahme erforderlich (§§ 5a und 7f AEG). Diese sind bei der LEA zu beantragen.
8. Ziffer 15.7 des Ergänzungsbeschlusses vom 19.06.1989 wird ersatzlos gestrichen.

1.3 Festgestellte Planunterlagen

Der Plan besteht aus:

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
1	Erläuterungsbericht vom 10.05.2007 ergänzt durch Erläuterungsbericht vom März 2008		1-24 1-11
2	Übersichtskarte ergänzt durch Übersichtskarte vom März 2008	1 : 25.000 1 : 25.000	2 5.1
3	Übersichtslageplan vom 10.05.2007 ergänzt durch Übersichtslageplan vom März 2008	1 : 5.000 1 : 5.000	3 5.2
5	Lageplan Hafenzufahrt im Bereich der Deichüberfahrt vom 28.07.2008	1 : 500	x
6	Straßenquerschnitte vom 10.05.2007 ergänzt durch Querschnitt Verladegleise vom März 2008	1 : 100 u. 1 : 50 1 : 100	1 2-3 4
7	Lagepläne vom 10.05.2007 ergänzt durch Lageplan Gleisbau vom März 2008	1 : 1.000 1 : 1.000	1-3 3
8	Höhenpläne vom 10.05.2007	1: 1.000/100	1-3
10	Bauwerksverzeichnis vom 10.05.2007		1-9
11	Schalltechnische Untersuchung vom 23.04.2007 mit: Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung		1-20



Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
11.1	Zusammenstellung der Beurteilungspegel für Schiene		1-7
11.2	Zusammenstellung der Beurteilungspegel für den Neubau Boitwarder Straße		1-7
11.3	Zusammenstellung der der Beurteilungspegel Nordstraße		1-7
11.4	Lage des Schienenweges Lageplan der Immissionsorte	1 : 5.000 1 : 2.000	1 2-5
11.5	Lage des Straßenneubaus	1 : 5.000	1
11.6	Lage Nordstraße	1 : 5.000	1-2
11.7	Immissionsberechnung nach MLuS-02		1-4
12	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 24.04.2007 mit: Bilanzierung Eingriff / Kompensation Karte über den Bestand Biotoptypen Umweltverträglichkeitsstudie vom 24.07.2007		1-36 1 1 1-88
13	Wassertechnische Untersuchung vom 10.05.2007 mit:		
13.1	Erläuterungsbericht zur wassertechnischen Untersuchung		1
13.2	Lageplan der Entwässerungsmaßnahme	1 : 2.000	1
14	Grunderwerb mit:		
14.1	Grunderwerbsplan vom 10.05.2007	1 : 1.000	1
14.2	Grunderwerbsverzeichnis vom 10.05.2007		1-6
15	Sonstige Unterlagen		
15.1	Kreuzungslageplan BÜ Nordstraße (nachrichtlich)	1 : 1.000	3
15.2	Verkehrsentwicklungsplan 2006 (nachrichtlich)		1-21
ohne	Darstellung Deichschaart mit:		
ohne	Übersichtsplan der Rohrdurchführungen vom 06.08.2008	1 : 50	E
ohne	Schalplan Stahlbeton-Sohle vom 22.04.2008	1:50; 1:25; 1:10	SO 1d
ohne	Schalplan Stahlbeton-Wände vom 22.04.2008	1:50; 1:25; 1:10	SO 2g
ohne	Rammplan vom 22.04.2008	1:50; 1:10	RO 1e
ohne	Umweltbericht zum B-Plan Nr. 68 vom Februar 2007 (nachrichtlich)		
ohne	Fachbeitrag zur Eingriffsregelung		



Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
	(Grünordnungsplanung) zum B-Plan Nr. 68 vom Februar 2007 (nachrichtlich)		

Die Planunterlagen sind mit dem Dienstsiegel Nr. 27 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet.

1.4 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen

Die Nebenbestimmungen sowie die Änderungen und Berichtigungen, die sich im Verlauf des Verfahrens ergeben haben, gelten vorrangig und verbindlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planunterlagen.

Sie sind durch „Grüneintrag“ in den Planunterlagen kenntlich gemacht.

1.4.1 Vorbehalte

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Regel des § 76 VwVfG bleibt hiervon unberührt.

Die deichrechtliche Genehmigung steht unter dem Vorbehalt, nachträglich zusätzliche oder ändernde Auflagen festzusetzen, wenn die Deichsicherheit dies erfordert.

1.4.2 Auflagen

Die Feststellung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

Betreffend des Ausgangsantrag der Antragstellerin vom 10.05.2007:

1.4.2.1 *Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen*

Die eisenbahntechnische Grundlage für die Baumaßnahme ist die „Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen“ (BOA) des Landes Niedersachsen.

1.4.2.2 *Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen*

Die „Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen“ (Obri-NE), die Richtlinie 836 der DB AG „Erdbauwerke planen, bauen und instand halten“ sowie die Unfallverhütungsvorschrift „Schienenbahnen“ (BGV D 30) sind anzuwenden.



1.4.2.3 Sicherung der Bahnübergänge

Die eisenbahntechnische Grundlage für die Sicherung der Bahnübergänge ist die BOA in Verbindung mit den Bestimmungen für Nebenbahnen nach § 11 EBO und der „Eisenbahn-Signalordnung“ (ESO). Für die Durchführung der Sicherung sind die „Vorschrift über die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen (BÜV-NE)“/ Ausgabe 1984 und die „Ril 815 Bahnübergangsanlagen planen und instandhalten“ der DB AG maßgebend.

1.4.2.4 Knotenpunkt „Boitwarder Straße / Nordstraße“

Soweit der Knotenpunkt „Boitwarder Straße / Nordstraße“ im Zuge der Bausausführung oder später signalisiert werden soll, sind zusätzlich die „Richtlinien über Abhängigkeiten zwischen der technischen Sicherung von Bahnübergängen und der Verkehrsregelung an benachbarten Straßenkreuzungen und -einmündungen (BÜSTRA)“ anzuwenden.

1.4.2.5 Statischer Nachweis der Eisenbahnverkehrslasten

Wirken auf Ingenieurbauten oder Bauteile (z. B. Gründungen, Baugrubenverbau) Eisenbahnverkehrslasten ein, sind diese statisch nachzuweisen (DIN-Fachberichte 100-104 i. V. m. der Richtlinie 804 „Eisenbahnbrücken“ der DB AG). Der LEA ist hierüber vor Baubeginn ein von einem zugelassenen Prüfungsingenieur geprüfter statischer Nachweis vorzulegen.

1.4.2.6 Parallelführung „Boitwarder Straße“

1.4.2.6.1 Hochbord

Zu den Bahnanlagen darf kein Hochbord angeordnet werden. Darüber hinaus ist bei Geschwindigkeiten V_{Str} bis 50 km/h am Fahrbahnrand zu den Bahnanlagen zu deren Schutz mindestens eine Schutzplanke über den gesamten Straßenverlauf vorzusehen, bis ein lichter Mindestabstand zwischen den Lichtraumprofilen Straße/Schiene von 5 m erreicht wird. Bei einer Geschwindigkeit V_{Str} über 50 km/h ist mindestens eine Doppel-Schutzplanke vorzusehen.

1.4.2.6.2 Blendschutzmaßnahmen

Durch geeignete Blendschutzmaßnahmen ist sicherzustellen, dass der Eisenbahnbetrieb nachts nicht durch den Straßenverkehr und die Straßenbeleuchtung geblendet wird.



1.4.2.7 Bahnübergang „Boitwarder Straße“

Dem Schienenverkehr ist durch Aufstellen von Andreaskreuzen (Z 201 StVO) Vorrang zu gewähren. Der Bahnübergang ist bis zu seiner Aufhebung durch Posten und zusätzlich mit Absperrbändern zu sichern.

1.4.2.8 Bahnübergang „Nordstraße“

Für den Bahnübergang „Nordstraße“ wurde der Antragstellerin mit Bescheid der Planfeststellungsbehörde vom 04.03.2008 eine Ausnahmegenehmigung gem. § 2 Abs. 2 Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) erteilt. Diese gilt fort neben den hier getroffenen Bestimmungen.

1.4.2.8.1 Andreaskreuze

Dem Schienenverkehr ist durch Aufstellen von Andreaskreuzen (Z 201 StVO) Vorrang zu gewähren.

1.4.2.8.2 Annäherungszeiten und Streckenplan

Die Berechnung der Annäherungszeiten und der Streckenplan mit den Standorten der Eisenbahnsignale sowie ein Erläuterungsbericht zur technischen Funktionsweise der zur Ausführung kommenden Sicherungsanlage sind der LEA vor Aufstellung der Schalt- und Kabelplanunterlagen zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen („Planteil 1“).

1.4.2.8.3 Schalt- und Kabelplanunterlagen

Vor Baubeginn sind die Schalt- und Kabelplanunterlagen („Planteil 2“) von einem aufsichtsbehördlich anerkannten Sachverständigen des Eisenbahnwesens – Sachbereich Signalanlagen – vorgeprüft der LEA zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen. Der Sachverständige hat auch die schalttechnische Abnahmeprüfung durchzuführen.

1.4.2.8.4 Fahrbahnbefestigung

Bei Herstellung der Fahrbahnbefestigung sind die „Oberbaurichtlinien für nichtbundes-eigene Eisenbahnen“ Obri-NE zu beachten. Der seitliche Überstand der Fahrbahnbefestigung an der Außenkante hat im Gleisbereich aus Gründen der Unfallsicherheit jeweils mindestens 0,5 m zu betragen.



1.4.2.9 Kreuzungsvereinbarungen

Über die höhengleichen Kreuzungen „Nordstraße“ und „Boitwarder Straße“ sind zwischen den Kreuzungsbeteiligten Vereinbarungen gem. § 5 Abs. 1 EKrG abzuschließen. Der LEA ist jeweils eine Kopie der Vereinbarung vorzulegen.

1.4.2.10 Durchführung des Eisenbahnbetriebes

Von der Betriebsleitung der Hafenbahn sind die erforderlichen infrastrukturellen Anweisungen zur Durchführung des Eisenbahnbetriebes auf den neuen Bahnanlagen aufzustellen und der LEA vorzulegen.

1.4.2.11 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten

Zum Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten sind die DIN 18920 („Schutz von Bäumen, Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen“) sowie die RAS LP 4 („Schutz von Bäumen und Sträuchern im Bereich von Baustellen“) anzuwenden.

Für die beantragte Maßnahme „Herstellung von Verladegleisen“ gelten ferner folgende Auflagen:

1.4.2.12 Regellichtraum

Der Regellichtraum einschließlich der Seitenräume Linie C-D ist gemäß § 8 Abs. 1 und Anlage A BOA von festen Bauten oder Einbauten freizuhalten. Im Bereich von Gleisbögen mit weniger als 250 m Radius werden entsprechende Bogenzuschläge erforderlich.

1.4.2.13 Statische Nachweise

Wirken auf Ingenieurbauten oder Bauteile (z.B. Gründungen, Baugrubenverbau) Eisenbahnverkehrslasten ein, sind diese statisch nachzuweisen (DIN-Fachberichte 100-104 i.V.m. der Richtlinie 804 „Eisenbahnbrücken“ der DB AG). Der LEA ist hierüber vor Baubeginn ein von einem zugelassenen Prüfenieur geprüfter statischer Nachweis vorzulegen.

1.4.2.14 Grunderwerb

Sämtliche unter den neu zu bauenden Gleisanlagen liegenden Grundflächen müssen im Eigentum oder in der Verfügungsgewalt der Trägerin des Vorhabens stehen. Soweit für Bahnanlagen Grundflächen benötigt werden, die nicht im Eigentum der Vorhabensträgerin stehen bzw. die bislang nicht für Bahnzwecke gewidmet sind, wird eine entsprechende Grunddienstbarkeit zugunsten der Vorhabensträgerin erforder-



lich. Nach Abschluss des Vorhabens ist der LEA ein entsprechend fortgeschriebener Auszug aus dem Liegenschaftskataster und Grundbuch vorzulegen.

1.4.2.15 Ver- und Entsorgungsleitungen

Über jede Leitungskreuzung der Bahnanlagen mit Ver- bzw. Versorgungsleitungen (z. B. Stromkabel, Gas-, Wasser- und Abwasserleitungen und -kanäle) und anderen Leitungen sind der LEA vor Baubeginn die Ausführungsunterlagen nach den technischen Bestimmungen der Leitungskreuzungsrichtlinien zur eisenbahntechnischen Prüfung (mind. 2-fach) vorzulegen.

1.4.2.16 Durchführung des Eisenbahnbetriebes

Von der Betriebsleitung der Hafenbahn sind die erforderlichen infrastrukturellen Anweisungen zur Durchführung des Eisenbahnbetriebs auf den neuen Bahnanlagen einschließlich der Sicherung der höhengleichen Überwegungen innerhalb des geschlossenen Hafengeländes aufzustellen und der LEA vor Inbetriebnahme vorzulegen.

Für die Verbreiterung des Deichschaartes gelten folgende Auflagen:

1.4.2.17 Erhaltung des Deichbauwerks

Das Bauwerk ist gem. § 15 Abs. 4 NDG von der Vorhabensträgerin zu erhalten.

1.4.2.18 Deichbauliche Maßnahmen

Die Vorhabensträgerin ist verpflichtet, mit ihren Anlagen etwaige deichbauliche Maßnahmen, die zur Erhaltung der Landessicherheit erforderlich werden, auf ihre Kosten vorzunehmen.

1.4.2.19 Haftung

Die Vorhabensträgerin haftet für alle Schäden an den Deichanlagen, die auf den Bau, die Benutzung und das Vorhandensein ihrer Anlagen zurückzuführen sind. Schäden an ihrer Anlage, die von Deichbau- und Deichunterhaltungsarbeiten herrühren, gehen zu Lasten der Vorhabensträgerin.



1.4.2.20 Anzeigepflicht

Beginn und Ende der Bauarbeiten sind rechtzeitig dem II. Oldenburgischen Deichband als Träger der Deicherhaltung sowie dem Landkreis Wesermarsch – Untere Deichbehörde – mitzuteilen.

1.4.2.21 Ersatz anderer gesetzlicher Genehmigungen

Die deichrechtliche Genehmigung ersetzt nicht die nach anderen gesetzlichen Bestimmungen notwendigen Genehmigungen; privatrechtliche Genehmigungen sind gesondert einzuholen, eventuell erforderliche privatrechtliche Gestattungsverträge gesondert zu schließen.

1.4.2.22 Bauwerksbuch

Nach Abschluss der Arbeiten ist ein Bauwerksbuch in Anlehnung an DIN 1076 mit Bestandsplänen anzulegen und dem II. Oldenburgischen Deichband sowie dem Landkreis Wesermarsch als unterer Deichbehörde zu überlassen.

1.4.2.23 Freihaltung des Deichbereiches

Während der Bauarbeiten ist der Deichbereich (Deichbinnenseite: einschließlich des Deichsicherungsweges / Deichaußenseite: einschließlich des Deichfußes) von jeglichen Baumaterialien und Baugeräten freizuhalten.

1.4.2.24 Sonstige

Der LEA sind vor Bauausführung die technischen Ausführungsunterlagen über die Kranbahnkreuzungen zusammen mit einem Erläuterungsbericht über die Ausführung der technischen Sicherung zur eisenbahntechnischen Prüfung vorzulegen (mind. 2-fach).

Die Ausführungspläne der Kreuzungsstücke Kranbahn/Schiene einschließlich Festlegung der Verschleißgrenzen sind von einem aufsichtsbehördlichen Sachverständigen des Eisenbahnwesens – Sachbereich Oberbau/ Fahrbahn – vorzuprüfen. Der Sachverständige hat auch die Abnahmeprüfung nach Einbau vor Ort durchzuführen.

Soweit elektro- bzw. schalttechnische Sicherungseinrichtungen und Abhängigkeiten zur Ausführung kommen, sind die Schaltpläne von einem aufsichtsbehördlich anerkannten Sachverständigen des Eisenbahnwesens – Sachbereich Signalanlagen – vorzuprüfen. Der Sachverständige hat auch die schalttechnische Abnahmeprüfung durchzuführen.



1.4.3 Änderungen

Die Planunterlagen werden wie folgt geändert:

1.4.3.1 Sicherung des BÜ Boitwarder Straße

Entgegen der ursprünglichen Planung wird nunmehr die Überführung der Boitwarder Straße angestrebt. Eine Machbarkeitsstudie für ein Brückenbauwerk wurde zwischenzeitlich erstellt. Die Genehmigung der Brücke ist nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, sondern wird nach Erstellung der Planunterlagen gesondert beantragt.

Bis zur Umsetzung der Überführung wird der Bahnübergang Boitwarder Straße an der DB-Strecke Hude – Nordenham mit der vorhandenen Sicherungsanlage – bestehend aus Blinklicht und Halbschranken – gesichert.

Jeweils ein Posten sichert die Boitwarder Straße westlich der Bahnstrecke Hude – Nordenham und östlich des neuen Hafengleises.

Als zusätzliche Absicherung sind bis zur Räumung des Bahnübergangs rot – weiße Absperrbänder über die Boitwarder Straße gespannt.

Die Sicherungspflicht gilt unbefristet bis zur Umsetzung der Überführung. Die Fertigstellung der Überführung ist der Planfeststellungsbehörde anzuzeigen.

Rangiereinheiten der Hafenbahn bestehen mindestens aus drei Personen.

1.4.3.2 Herstellung eines Viehtunnels

Der unter Nr. 14 neu des Bauwerksverzeichnisses aufgeführte bereits planfestgestellte Viehtunnel wird nicht hergestellt. Eine entsprechende Vereinbarung zwischen der Vorhabensträgerin und dem Landwirt wurde am 18.12.2007 geschlossen. Das Bauwerksverzeichnis wird entsprechend geändert.

1.4.3.3 Verbreiterung des Deichschaartes

Aufgrund der beabsichtigten Verbreiterung des Deichschaartes wird die lfd. Nr. 19 neu des Bauwerksverzeichnisses entsprechend geändert.

1.5 Weitere Entscheidungen

1.5.1 Deichrecht

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird der Antragstellerin die deichrechtliche Erlaubnis nach § 15 NDG für die Errichtung von Bauwerken innerhalb der Grenzen eines Deiches und die Genehmigung nach § 16 NDG für die Errichtung von Anlagen



landseitig des Deiches erteilt. Der Landkreis Wesermarsch als untere Deichbehörde hat in seinen Stellungnahmen vom 10.07.2007 und 24.09.2008 sein Einverständnis erklärt. Auflagen für das Deichschaart sind unter Ziffern 1.4.2.20 bis 1.4.2.26 dieses Beschlusses aufgenommen worden.

1.5.2 Kostenentscheidung

Die Antragstellerin hat die Kosten dieses Verfahrens zu tragen.

Die Kostenentscheidung beruht auf den §§ 1, 3, 5, und 13 des NVwKostG i.V.m. Ziffer 91.7.14 (AEG) und Ziffer 36 (allg. Amtshandlungen, Straßengesetz) des Kostentarifs zur AllGO.

Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Bescheid.

1.6 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen

Einwendungen wurden nicht erhoben. Zur Erwidern der Planfeststellungsbehörde auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange wird auf Punkt 2.4.1 dieses Beschlusses verwiesen.

1.7 Hinweise

Die Planfeststellung wird mit folgenden Hinweisen verbunden:

1.7.1 Abstimmung mit dem OOWV

Die Vorhabensträgerin hat die Ver- und Entsorgungsleitungen des OOWV bei der Planung und Bauausführung zu berücksichtigen. Kosten für Umlegungs- oder Sicherungsmaßnahmen – soweit technisch möglich – werden von der Vorhabensträgerin übernommen. Die Ver- und Entsorgungsleitungen werden – außer in Kreuzungsbereichen – nicht mit einer geschlossenen Fahrbahndecke überbaut.

1.7.2 Abstimmung mit dem II. Oldenburgischen Deichband

Die Vorhabensträgerin sichert zu, dass die Deichsicherheit durch die Baumaßnahme nicht gefährdet wird. Die Arbeiten am Deichkörper dürfen nur in der Zeit vom 15.04. bis zum 31.08. eines jeden Jahres durchgeführt werden. Die Baumaßnahmen sind mit dem Deichband abzustimmen.

Hinsichtlich des Deichschaartes sind die als zweite Sicherung vorgesehenen Damm- balkenverschlüsse hinsichtlich ihrer Bemessung, insbesondere auf Durchbiegung,



nachzuweisen. Das Dammbalkenlager ist auf der Binnenseite des Deiches einzurichten. Bezüglich des Standortes hat eine Abstimmung mit dem Deichband zu erfolgen.

1.7.3 Abstimmung mit der EWE NETZ GmbH

Der Ausbauunternehmer hat sich rechtzeitig vor Baubeginn mit der EWE NETZ GmbH, Netzregion Oldenburg/Varel in Verbindung zu setzen und Einzelheiten der Baudurchführung abzusprechen. Hinsichtlich der Umlegung der im Baubereich befindlichen Leitungen (20 kV-, Fernmeldelichtwellenleiterkabel, Kabelführungssysteme, Erdgas-Hochdruckleitung DN 100, PN 70) hat eine Abstimmung zwischen der EWE und der Vorhabensträgerin rechtzeitig zu erfolgen.

1.7.4 Abstimmung mit dem Eisenbahn-Bundesamt

Die Änderung der technischen Bahnübergangssicherung für den Bahnübergang Boitwarder Straße ist mit der DB Netz AG abzustimmen. Die technischen Ausführungspläne für die geänderte Bahnübergangssicherungsanlage sind dem Eisenbahn-Bundesamt zur bauaufsichtlichen Prüfung/Freigabe vorzulegen.

1.7.5 Abstimmung mit der Landeseisenbahnaufsicht

1.7.5.1 Bahnübergang „Boitwarder Straße“

Es ist beabsichtigt, die Boitwarder Straße im Kreuzungsbereich der Eisenbahnstrecken der DB Netz AG und der Gleisanlagen des Hafens zu überführen und den höhengleichen Bahnübergang aufzuheben. Diese Maßnahme wird Gegenstand eines gesonderten Planfeststellungsverfahrens. Auf Ziffer 1.4.3.1 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

Bis zur Durchführung dieser Maßnahme ist eine Ausnahmegenehmigung gem. § 2 Abs. 2 EKrG erforderlich. Diese ist von der Vorhabensträgerin zu beantragen.

1.7.5.2 Auflagen

Die seitens der LEA vorgeschlagenen Auflagen sind unter Ziffer 1.4.2 dieses Beschlusses aufgenommen worden.

1.7.6 Bodenfunde

Sollten bei den geplanten Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (das können u. a. sein: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen u. Steinkonzentrationen, auch geringe



Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese gemäß § 14 Abs. 1 des NDSchG meldepflichtig und müssen dem Landkreis Wesermarsch unverzüglich gemeldet werden.

Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 des NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen, bzw. für ihren Schutz ist Sorge zu tragen, wenn nicht die untere Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

1.7.7 Baumaschinen / Baulärm

Die im Zusammenhang mit Baumaßnahmen verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der relevanten Verwaltungsvorschriften zum Baulärm gewährleisten (32. BImSchV).

1.7.8 Sonstige Hinweise

Die unter Ziffer 15.1 des Planfeststellungsbeschlusses vom 09.05.1989 geforderte Ausnahmegenehmigung für die höhengleichen Kreuzungen mit der Kranbahn ist unter Berücksichtigung von § 75 Abs. 1 VwVfG nicht erforderlich. Die Genehmigung nach § 10 der Verordnung über den Bau und Betrieb von Anschlussbahnen (BOA) gilt mit diesem Beschluss als erteilt.

2 Begründender Teil

Die Rechtsgrundlagen der Planfeststellung sind die §§ 18 ff. AEG und § 38 NStrG sowie die entsprechenden Bestimmungen des Verwaltungsverfahrensrechts (VwVfG, NVwVfG).

Ein Teil der Maßnahme betrifft die Erweiterung einer bereits planfestgestellten Bahnstrecke, so dass ein Planfeststellungsverfahren gemäß den o. g. Regelungen des AEG notwendig war. Diese Regelungen gelten auch für die Herstellung der Verladegleise im Hafenerweiterungsgebiet. Die Planfeststellung für den Neubau der Boitwarder Straße richtet sich nach dem Nds. Straßengesetz. Eine gemeinsame Genehmigung ergeht hier auf Grundlage des § 78 VwVfG, dessen Voraussetzungen hier erfüllt sind (s.u.).

Die beantragten Maßnahmen können festgestellt werden, da von ihnen keine Beeinträchtigungen des Wohles der Allgemeinheit zu erwarten sind, die nicht durch Auf-



lagen vermieden oder ausgeglichen werden können. Es gibt keine entgegenstehenden Belange, die gegenüber der Durchführung der Maßnahmen als vorrangig einzustufen wären und deshalb zur Versagung der Planfeststellung hätten führen müssen.

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Der Plan für die Erweiterung des Hafens Brake im Norden wurde mit Beschluss vom 19.06.1989 von der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest festgestellt. Der Beschluss umfasst neben dem Ausbau des Hafenbereichs die Herstellung von zwei Rangiergleisen binnendeichs und einem Rangiergleis außendeichs.

Die prognostizierte Umschlagsteigerung von bis zu 1,5 Mio. t/a bis zum Jahre 2015 im Hafen Brake erfordern die Erweiterung der Hafenflächen und der Gleisanschlüsse. Die Vorhabensträgerin beabsichtigt die Herstellung von drei zusätzlichen Rangiergleisen binnendeichs und einem weiteren Rangiergleis außendeichs, den Verzicht auf die höhenungleiche Kreuzung der Nordstraße sowie die Herstellung eines Bahnübergangs Nordstraße („Teil 1“). Daneben sind die Verlegung und der Neubau der Boitwarder Straße in einem Teilstück vorgesehen („Teil 2“) und die Herstellung von 6 Verladegleisen im Hafenerweiterungsgebiet außendeichs. Das planfestgestellte 2-gleisige Deichschaart soll auf 14,50 m verbreitert werden, um Platz für ein drittes Gleis zu schaffen („Teil 3“). Dieses Gleis ist jedoch nicht Bestandteil dieses Verfahrens.

2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Trägerin des Vorhabens hat am 10.05.2007 den Antrag auf Planfeststellung der vorstehend beschriebenen Maßnahmen („Teile 1 und 2“) gestellt. Der Plan hat bei der Stadt Brake vom 18.06. bis 17.07.2007 zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegung sind nach den vorliegenden amtlichen Bescheinigungen ortsüblich bekannt gemacht worden.

In der Bekanntmachung sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis zum 01.08.2007 einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren.

Einige der erhobenen Bedenken und Stellungnahmen konnten bereits im Lauf des Verfahrens geklärt bzw. erledigt werden. Sie finden ihren Niederschlag in entsprechenden Auflagen / Vorgaben dieses Planfeststellungsbeschlusses. Die verbleiben-



den klärungsbedürftigen Stellungnahmen wurden am 05.02.2008 in Oldenburg erörtert.

Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird Bezug genommen.

Im Erörterungstermin haben sich notwendige Änderungen bezüglich des Bahnübergangs Boitwarder Straße ergeben. Die geplante Kreuzung der Boitwarder Straße mit den Gleisanlagen stellt eine neue Kreuzung im Sinne des Eisenbahnkreuzungsgesetzes (EKrG) dar, die gem. § 2 EKrG höhenungleich herzustellen ist. Im Termin bestand Einigkeit darüber, dass die Boitwarder Straße (auf Grundlage eines gesonderten Genehmigungsverfahrens) mittels eines Brückenbauwerks über die Gleisanlagen geführt werden soll. Bis zur Umsetzung dieses Plans wird der Bahnübergang temporär durch Posten gesichert, auf Ziffer 1.4.3.1 dieses Beschlusses wird Bezug genommen. Die Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs bleibt einem späteren Planfeststellungsverfahren vorbehalten.

Im Laufe des Planfeststellungsverfahrens erweiterte NPorts Brake den vorgelegten Antrag am 01.04.2008 um die Herstellung von sechs Verladegleisen im Bereich der Norderweiterung des Hafens Brake („Teil 3“). Auf dieser Grundlage ist ein Planänderungsverfahren gem. § 73 VIII VwVfG durchgeführt worden. Aufgrund der im Anhörungsverfahren eingegangenen Stellungnahmen ergaben sich keine Bedenken. Die Planfeststellungsbehörde hat daher gem. § 18a Nr. 5 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

Um den bekundeten Ansiedlungsinteressen im Hafenerweiterungsgebiet Rechnung zu tragen, beabsichtigt die Vorhabensträgerin die Erweiterung des planfestgestellten 2-gleisigen Deichschaartes (Nr. 19 neu des Bauwerksverzeichnisses) auf eine lichte Breite zwischen den Pfeilern von 14,50 m. Somit wird bereits jetzt die Fläche für ein künftiges drittes Verladegleis geschaffen. Der Landkreis Wesermarsch als untere Deichbehörde und der II. Oldenburgische Deichband haben am 24.09.2008 ihr Einverständnis zur vorgelegten Änderung erklärt. Die erforderliche deichrechtliche Genehmigung wurde unter Ziffer 1.5.1 dieses Beschlusses erteilt.

2.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

2.2.1 Notwendigkeit eines Planfeststellungsverfahrens

Die Maßnahme umfasst neben dem Neubau der Boitwarder Straße die Erweiterung des Gleiskörpers, die Herstellung von Verladegleisen und die Herstellung des Bahn-



übergangs Nordstraße. Gemäß § 38 Abs. 1 NStrG und §§ 18 ff. AEG bedarf es daher einer Planfeststellung.

2.2.2 Zuständigkeit

2.2.2.1 Erweiterung der Gleisanlage und der Verladegleise

Grundsätzlich gilt für Eisenbahnen, die – wie hier – nicht zum Netz der Deutschen Bahn AG gehören, das „Niedersächsische Gesetz über Eisenbahnen und Seilbahnen“ (NESG) vom 16.12.2004 (vgl. § 1 NESG). Das NESG trifft keine Regelung bezüglich Planfeststellungen, so dass als Rechtsgrundlage §§ 18 bis 18e, 22a AEG heranzuziehen sind. In die Planfeststellung sind die für den Betrieb erforderlichen Neben- und Hilfseinrichtungen, insbesondere Wasser- und Stromversorgungsanlagen, Zufahrten, Bahnstationen, Werkstätten und ähnliche technische Einrichtungen einzubeziehen. Zusätzlich sind die Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes bzgl. Planfeststellungsverfahren zu beachten.

Gemäß Rd. Erl. d. MW vom 22.12.2004 ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr seit dem 01.01.2005 die zuständige Planfeststellungsbehörde in diesen Verfahren.

2.2.2.2 Neubau Boitwarder Straße

Die Boitwarder Straße ist als Kreisstraße eingestuft. Baulastträger für Kreisstraßen sind die Landkreise und die kreisfreien Städte. Die Zuständigkeit für die Durchführung des Planfeststellungsverfahrens liegt gemäß § 38 Abs. 5 NStrG beim Landkreis Wesermarsch.

Die Verlegung und der teilweise Neubau der Boitwarder Straße steht im engen Zusammenhang mit der Erweiterung des Gleisbereiches im Hafen Brake. Die Straßenbaumaßnahme stellt einen untergeordneten Teil des gesamten Vorhabens dar, so dass die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr ebenfalls die Planfeststellung durchführt, vgl. § 78 VwVfG. Der Landkreis Wesermarsch hat diesbezüglich am 16.04.2007 sein Einvernehmen erklärt.

2.2.3 Umfang der Planfeststellung

Durch diesen Planfeststellungsbeschluss wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt. Durch die Planfeststellung werden alle öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den durch den Plan Betroffenen rechtsgestaltend geregelt.



Neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 75 Abs. 1 VwVfG).

2.3 Materiell-rechtliche Bewertung

2.3.1 Planrechtfertigung

Der Hafen Brake ist mit seiner Spezialisierung auf den Umschlag bestimmter Güter bedeutendster Wirtschaftszweig der Stadt Brake. Die geplante Erweiterung der Hafenumflächen im nördlichen Bereich hat ihre Grundlage im Planfeststellungsbeschluss der WSD vom 09.05.1989. Bis zum Jahr 2015 wird eine Umschlagsteigerung von etwa 1,5 Mio. t/a erwartet. Mit der Erweiterung der Hafenumflächen und der Gleisanlagen wird der Wirtschaftsstandort „Hafen Brake“ gesichert.

Der Plan umfasst ferner die Verlegung und den teilweisen Neubau der Boitwarder Straße. Mit der Verlegung im Trassenverlauf der Gleise wird eine zusammenhängende Fläche zur Entwicklung des Gewerbe- und Industriestandortes Brake geschaffen.

Die im Hafenerweiterungsgebiet außendeichs vorgesehenen Aufstell- und Verladegleise sichern die Verkehrserschließung der hinteren Lagerbereiche und gewährleisten so die reibungslose Abwicklung des Hafenumschlages.

Die beantragten und festgestellten Maßnahmen sind vernünftigerweise geboten, um dem gestiegenen Umschlag im Hafen Brake gerecht zu werden.

2.3.2 Verkehrliche Ziele, Auswirkungen im Straßen- und Eisenbahnnetz

Die Boitwarder Straße besitzt als kommunale Hauptverkehrsstraße eine wesentliche Bedeutung und Funktion im gesamten regionalen Straßennetz. Mit der Erweiterung des Hafens wird die bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt hohe Verkehrsbelastung weiter steigen. Auf den Verkehrsentwicklungsplan 2006 (Unterlage 15) wird insoweit verwiesen.

Im Bereich der bestehenden Einmündung der Boitwarder Straße in die Nordstraße kommt es in Spitzenzeiten zu erheblichen Wartezeiten des gewerblichen und privaten Verkehrs. Die vorhandene Hafenzufahrt liegt mit ihren Eingangsbereichen nur ca. 25 m hinter dem Knotenpunkt Boitwarder Straße / Nordstraße, sodass der Rückstau bis hinter den Knotenpunkt reicht. Mit der erwarteten Umschlagsteigerung und dem damit verbundenen höheren Verkehrsaufkommen steht zu befürchten, dass sich diese Situation auf der Straße weiter verschärfen wird. Die Verlegung des Kno-



tenpunktes ist daher aus verkehrlicher Sicht notwendig. Durch die teilweise Verlegung der Boitwarder Straße wird daher die weitere Entwicklung des Gewerbe- und Industriestandortes Brake in nördlicher Richtung ermöglicht. Zudem entsteht eine verkehrliche Entlastung der Ortsdurchfahrt Golzwarden.

Mit der Erweiterung der Gleisanlagen kann der prognostizierten Umschlagsteigerung von 1,5 Mio. Tonnen pro Jahr im Hafen Brake in angemessener Weise Rechnung getragen werden. Die Gleise werden an die DB-Strecke Hude – Nordenham angebunden, der Verkehrsanschluss an das öffentliche Bahnnetz ist damit gegeben.

Die Aufstell- und Verladegleise im außendeichs liegenden Hafenerweiterungsgebiet sichern als Bestandteil der Eisenbahninfrastruktur des Hafens dessen Verkehrerschließung.

Mit der Verbreiterung des Deichschaartes auf eine lichte Breite von 14,50 m für die spätere Herstellung eines dritten Verladegleises wird bereits jetzt den Anforderungen an künftige Ansiedlungsvorhaben im Hafensbereich Rechnung getragen.

2.3.3 Trassenführung, Varianten

2.3.3.1 Beschreibung der Trassenführung

Die zusätzlichen drei Gleise binnendeichs und das weitere Gleis außendeichs verlaufen parallel zu der mit Planfeststellungsbeschluss vom 09.05.1989 bereits festgelegten Trasse. Die vorgesehene Erweiterung des Gleiskörpers ist zwangsläufig an diese Trasse gebunden.

Die Aufstell- und Verladegleise zweigen in zwei Gruppen von der außendeichs liegenden Gleisanlage ab. Sie verlaufen im Abstand parallel zueinander und enden an der nördlichen Grenze des Hafenerweiterungsgebietes.

Die neue Trasse der Boitwarder Straße mit einer Gesamtlänge von 999,241 m beginnt am Bahnübergang der alten Boitwarder Straße. Sie stößt nach einem kurzen Bogen auf die Gleistrasse, verläuft parallel zu den Gleisen und mündet in die Nordstraße.

2.3.3.2 Beschreibung und Vergleich der Varianten

Vor dem Hintergrund des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses vom 09.05.1989 wurde eine Untersuchung verschiedener Trassenvarianten nicht durchgeführt, da es sich bei dieser Maßnahme um eine Erweiterung und keine Neubaumaßnahme handelt. Eine grundsätzliche Alternative zum gewählten Vorhaben ist nicht erkennbar.



2.3.4 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die untere Naturschutzbehörde (Landkreis Wesermarsch) hat zwar keine ausdrückliche gutachtliche Stellungnahme nach § 14 NNatG abgegeben, jedoch keine Bedenken oder Einwände gegen die geplanten Maßnahmen erhoben und damit konkludent die Unbedenklichkeit der Maßnahmen erklärt. Dem Normzweck des § 14 NNatG ist damit hinreichend Rechnung getragen.

Für den außendeichs liegenden Hafenerweiterungsbereich wurde von der Stadt Brake der B-Plan Nr. 68 „Hafenerweiterung Nord – Bereich nördlich der Fettraffinerie“ aufgestellt. Im Übersichtsplan des B-Planes sind die vorgesehenen Aufstell- und Verladegleise gem. § 9 Abs. 6 BauGB bereits nachrichtlich verzeichnet.

Die Auswirkungen auf die Umwelt sind bei der Aufstellung des B-Planes untersucht worden. Durch die Überplanung der bereits für die Hafennutzung planfestgestellten Flächen werden keine erheblichen Auswirkungen auf die verschiedenen Schutzgüter im Wirkungsbereich der Planung ausgelöst. Auf den Umweltbericht und den Grünordnungsplan vom Februar 2007 wird insoweit verwiesen.

2.3.4.1 Schutzgebiete

Im Untersuchungsgebiet des Landschaftspflegerischen Begleitplanes liegen keine Schutzgebiete bzw. geschützte Wallhecken, die von der Maßnahme beeinträchtigt werden.

2.3.4.2 Eingriffsregelung nach §§ 7 ff NNatG

Nach den zwingenden gesetzlichen Bestimmungen der §§ 7 ff NNatG hat die Vorhabensträgerin, die Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

- vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen,
- unvermeidbare Beeinträchtigungen so gering wie möglich zu halten und
- verbleibende erhebliche Beeinträchtigungen auszugleichen.

Gem. § 11 NNatG hat bei verbleibenden erheblichen Beeinträchtigungen eine naturschutzrechtliche Abwägung stattzufinden. Ergibt diese die Vorrangigkeit des Straßenbauvorhabens, so sind nach § 12 NNatG Ersatzmaßnahmen vorzusehen.

Dieses Entscheidungsprogramm des Naturschutzrechts steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln (BVerwGE 85, 348, 357).

In Abschnitt 4 des Landschaftspflegerischen Begleitplanes ist der Eingriff beschrieben und bilanziert worden. Auf der Basis der vorliegenden naturschutzfachlichen



und –rechtlichen Gegebenheiten sieht der Landschaftspflegerische Begleitplan Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor. Für die Ermittlung des Ausgleichs- bzw. Ersatzflächenbedarfs sind dabei als maßgebliche Gesichtspunkte die Auswirkungen der Straßenbaumaßnahme auf die Arten- und Biotopausstattung im betroffenen Raum unter Einbeziehung der dadurch bedingten Unterbrechungen bzw. Störungen aller Wechselbeziehungen auf das Funktionsgefüge der Natur, auf das Landschaftsbild, die Erholung und den Naturgenuss und auf Boden, Wasser, Klima und Luft hervorzuheben.

Untersuchungsraum, –inhalt, –methode und –schwerpunkte wurden zutreffend im LBP festgelegt. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist die Bilanzierung sachgerecht und vollständig. Im Einzelnen hatte die Anwendung der Eingriffsregelung der §§ 7 ff NNatG folgende Ergebnisse:

2.3.4.2.1 Vermeidbarkeit der Beeinträchtigungen

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichtes (BVerwG vom 30.10.1992, NVwZ 1993,565) stellt das Gebot, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft bei Eingriffen (also Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen, welche die Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich oder nachhaltig beeinträchtigen können) zu unterlassen (§ 8 NNatG), striktes Recht dar. Die Planfeststellungsbehörde hat dieses Vermeidungsgebot also zu beachten, wobei jedoch der Begriff der Vermeidbarkeit nicht in einem naturwissenschaftlichen Sinn zu verstehen ist, sondern der rechtlichen Eingrenzung anhand der Zielsetzung des Naturschutzrechts bedarf. Als vermeidbar ist nach dem BNatSchG im Ergebnis eine Beeinträchtigung anzusehen, wenn das erforderliche Vorhaben an der vorgesehenen Stelle ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen unter verhältnismäßigem Mitteleinsatz verwirklicht werden kann. Das Vermeidungsgebot verlangt also nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung zu erwartender Beeinträchtigungen.

Diesem strikten naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot wird die Planung gerecht. Insoweit wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP – Unterlage 12) verwiesen.

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan (Unterlage 12 zum festgestellten Plan) beschrieben. Das Vorhaben muss nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele unterlassen werden, weil die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (vgl. BVerwG, NuR



1996, 522); sie haben aber besonderes Gewicht (BVerwG, NVwZ 1991, 364) im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei Zielkonflikten sind die Ansprüche von Natur und Landschaft jedoch nicht dominierend (BVerwG vom 7.3.1997, UPR 97,329).

Die landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand an Natur, Landschaft, Lebensräumen, Arten usw. und zeigt die Konflikte auf, die durch das Vorhaben verursacht werden. Diese Beeinträchtigungen lassen sich durch zumutbaren Aufwand nicht weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb in der Form, in der es beantragt wurde, mit den oben aufgeführten Nebenbestimmungen für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Folgende Maßnahmen zur Vermeidung und zum Schutz sind im LBP vorgesehen:

- Baum- und Gehölzschutz gemäß RAS - LP 4 (1999)

Es verbleiben allerdings auch nach Realisierung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen Beeinträchtigungen, für welche ein Kompensationsbedarf besteht.

- Versiegelung von ca. 1.000 m² Böden der Wertstufe 4 (hohe Bedeutung).
- Versiegelung von ca. 6.100 m² Böden der Wertstufen 3 und 2 (mittlere und geringe Bedeutung).
- Teilversiegelung von ca. 3.300 m² Böden der Wertstufen 3 und 2 (mittlere und geringe Bedeutung).
- Beeinträchtigungen von Gehölzbeständen; insbesondere der Verlust einer Esche mit einem Stammumfang von 125 cm und der Verlust an Kronenfläche von 1.019 m².

2.3.4.2.2 Ausgleichsmaßnahmen

Die Pflicht zur Durchführung von möglichen Ausgleichsmaßnahmen nach § 10 NNatG ist nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 30.10.92, NVwZ 93,565 und Urteil v. 1.9.1997, NuR 1998, 41) ebenfalls striktes Recht.

Der Landespflegerische Begleitplan sieht folgende Ausgleichsmaßnahmen vor:

- Im Bereich der Gleise A1 - A 4 die Anlage von Feldgehölzen mit standortgerechten einheimischen Baum- und Straucharten in einer Größe von gesamt 3.500 qm.
- Im Bereich des Gleises A 5 die Anlage Wiesentümpeln mit Röhrichtsaum in einer Größe von 1.900 qm.



Nach Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen wird der Eingriff allerdings noch nicht vollständig kompensiert sein, so dass eine naturschutzrechtliche Abwägung (§ 11 NNatG) vorzunehmen ist und (ggf.) Ersatzmaßnahmen vorzusehen sind.

2.3.4.2.3 Naturschutzrechtliche Abwägung und Ersatzmaßnahmen

Sind als Folge eines Eingriffs erhebliche Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes zu erwarten, die nicht vermieden und nicht nach § 10 NNatG ausgeglichen werden können, so ist gemäß § 11 NNatG der Eingriff unzulässig, wenn bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege vorgehen.

Von dieser spezifischen (bipolaren) Abwägung ist die allgemeine fachplanerische Abwägung zu unterscheiden, bei der es darum geht, die Bedeutung der Belange gegenüberzustellen und die Auswahl unter mehreren verhältnismäßigen und geeigneten Maßnahmen so vorzunehmen, dass die öffentlichen Belange und die der Eigentümer oder Dritter möglichst gering betroffen werden (Übermaßverbot).

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Bedeutung und die Erheblichkeit der zu erwartenden Eingriffe, ist jedoch zu der Überzeugung gelangt, dass gemäß § 11 NNatG die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege im Wege der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft im Range zurückstehen. Das öffentliche Interesse an einer Realisierung der Maßnahme zum Zwecke der Verbesserung des Wirtschaftsstandortes Hafen Brake überwiegt hier die Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushalts und des Landschaftsbildes.

Aus der beschriebenen (teilweisen) Nichtausgleichbarkeit des Eingriffs resultiert gemäß § 12 NNatG die Notwendigkeit zur Ausweisung der in den festgestellten Plänen dargestellten und beschriebenen Ersatzmaßnahmen.

Der Landespflegerische Begleitplan sieht folgende Ersatzmaßnahmen vor:

- Im Bereich des Gleises P/T 1 die Grünlandextensivierung auf einer Fläche von insgesamt 14.373 qm und ein Abflachen von Grabenufern auf 3.100 qm.
- Im Bereich des Gleises B 1 eine Grünlandextensivierung auf einer Fläche von 10.000 qm.

Nach Durchführung dieser Maßnahmen ist der Eingriff vollständig kompensiert.



2.3.5 Immissionen

2.3.5.1 Lärm

2.3.5.1.1 Allgemeines

Der Schutz der Anlieger vor Verkehrslärm erfolgt nach den verschiedenen, in dieser Reihenfolge zu beachtenden Stufen:

Nach § 50 BImSchG ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienende Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV.

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV).

Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen die Vorhabensträgerin einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist die gewählte Linie, Höhenlage und sonstige Gestaltung der Straße und der Gleisanlage hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung.

Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmimmissionen ist auf der Grundlage von § 41 BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV vorzunehmen.

In § 3 der 16. BImSchV sind die Berechnungsmethoden zur Ermittlung der Beurteilungspegel für Straßen und für Schienenwege verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung und bei Schienenwegen nach Anlage 2 der Verordnung zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung im Wege der Berechnung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor.



Die Beurteilungspegel beziehen sich im Grundsatz jeweils nur auf die zu bauende oder zu ändernde Straße und auf den zu bauenden oder zu ändernden Schienenweg. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG v. 21.03.96, NVwZ 96, 1003).

Nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von öffentlichen Straßen und Schienenwegen sicherzustellen, dass zum Schutz der Nachbarschaft vor schädlichen Umwelteinwirkungen die Beurteilungspegel einen der nachfolgenden Immissionsgrenzwerte nicht überschreiten:

- a) an Krankenhäusern, Schulen, Kurheimen und Altenheimen am Tag 57 dB(A) und in der Nacht 47 dB(A)
- b) in reinen und allgemeinen Wohngebieten und Kleinsiedlungsgebieten am Tag 59 dB(A) und in der Nacht 49 dB(A)
- c) in Kerngebieten, Dorfgebieten und Mischgebieten am Tag 64 dB(A) und in der Nacht 54 dB(A)
- d) in Gewerbegebieten am Tag 69 dB(A) und in der Nacht 59 dB(A).

Die Art der in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV bezeichneten Anlagen und Gebiete ergibt sich aus der Festsetzung in den Bebauungsplänen. Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Anlagen und Gebiete sowie Anlagen und Gebiete, für die keine Festsetzungen bestehen, sind nach Abs. 1, bauliche Anlagen im Außenbereich nach den Buchstaben a), c) und d) der vorstehenden Aufzählung entsprechend ihrer Schutzbedürftigkeit zu beurteilen.

2.3.5.1.2 Lärmberechnung

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden für die Straße vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden, prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet. Für die Schiene wurde die Anzahl der Züge pro Tag zugrunde gelegt.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der RLS 90 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als eine Messung (Ullrich, DVBl 85, 1159).



Die Prognose, die Verkehrsmengen für die Straße und die Schiene im Prognosejahr 2015 zugrunde legt, beruht auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten. Die Verkehrsprognose stützt sich auf Daten des Ingenieurbüros Schubert aus dem Jahr 2006. Zugrunde gelegt wurden 103,1 Kfz./24h für die Boitwarder Straße und 61 Kfz./24h für die Nordstraße, sowie 17 Züge täglich für die Schiene.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden (BVerwG v. 21.03.96, DVBl 1996, 916).

2.3.5.1.3 Abwägung aktiver / passiver Lärmschutz (§ 41 Abs. 2 BImSchG)

Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gilt die Pflicht, aktiven Schallschutz zu gewährleisten, nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden. Ob aktive Schutzmaßnahmen gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG zuzumuten sind, ist in umfassender Weise daran zu messen, mit welchem Gewicht die widerstreitenden Belange einander gegenüberstehen (BVerwG vom 21.03.1996, NVwZ 96,1008; vom 22.9.1999, NVwZ 2000, 565 und vom 15.3.2000, DVBl 2000, 1342).

Die vorzunehmende Verhältnismäßigkeitsprüfung verlangt eine Abwägung, für die es auf der einen Seite auf die Höhe der Kosten für die gebotenen Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ankommt. Dass die Kosten für passive Maßnahmen und sonstige Entschädigungen niedriger als die Kosten für aktive Schutzmaßnahmen liegen, macht die aktiven Schutzmaßnahmen noch nicht unverhältnismäßig; erst bei einem extremen Missverhältnis kann eine andere Beurteilung angezeigt sein (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.03.2000, NVwZ 2001, 71,76).

Auf der anderen Seite kommt es auf den angestrebten Schutzzweck an. Dem aktiven Lärmschutz kommt grundsätzlich der Vorrang vor dem passiven Lärmschutz zu. Im Einzelnen ist von Gewicht, ob und in welchem Maße die Vorgaben des § 41 Abs. 1 BImSchG bzw. der 16. BImSchV überschritten werden.

Das BVerwG hat in ständiger Rechtsprechung anerkannt, dass ein Schallschutzkonzept, das mit aktiven Schallschutzmaßnahmen weitgehend die Einhaltung der Tagesgrenzwerte der 16. BImSchV gewährleistet und zur Einhaltung der Nachtgrenzwerte auf passiven Schallschutz verweist, nicht fehlerhaft ist (grundsätzlich hierzu: BVerwG, Urt. vom 03.03.2004, Az.: 9 A 15/03). Dies gilt in besonderem Maße, wenn dadurch die bisherige Lärmsituation wesentlich verbessert wird. Die Planfeststellungsbehörde hat ihre Auswahlentscheidung dabei an dem grundsätzlichen Vorrang



aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen passiven Schallschutzes zu orientieren und im Rahmen ihrer Prüfung eine hinreichend differenzierte Kosten–Nutzen–Analyse vorzunehmen (vgl. BVerwGE 110, 370 [381ff.] = NVwZ 2001, 71). Hierbei muss sie allerdings nicht alle denkbaren Alternativen einschließlich möglicher Maßnahmenkombinationen in gleicher Tiefe untersuchen. Ausreichend ist schon eine Grobprüfung, soweit sich bereits auf deren Grundlage die Vorzugswürdigkeit eines bestimmten Konzepts abzeichnet (vgl. BVerwGE 110, 370 [388] = NVwZ 2001, 71). Eine vorhandene, rechtmäßig verursachte Vorbelastung muss dabei grundsätzlich als zumutbar hingenommen werden. Die Vorbelastung wirkt sich im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung insoweit schutzmindernd aus.

Maßgebend bei der Verhältnismäßigkeitsprüfung (§ 41 Abs. 2 BImSchG) sind in erster Linie die Kosten im Verhältnis zur Verringerung der Lärmbelastung, wobei die Zahl der Lärmbetroffenen sowie besonders störanfällige Objekte eine Rolle spielen können bzw. müssen. Daneben können andere Gesichtspunkte miteinbezogen werden, z.B. allgemeine Kosten–Nutzen–Erwägungen in Bezug auf Lärmschutzwände ab bestimmten Höhen (Sprungkosten im weiteren Sinne; Abnahme der Wirksamkeit von Lärmschutzwänden mit der Höhe) oder auch städtebauliche Gesichtspunkte (vgl. BVerwG, Urt. vom 24.9.2003, Az.: 9 A 69/02, in: NVwZ 2004, 340). Ein Missverhältnis zwischen Kosten für aktiven und passiven Schallschutz kann dabei ein Indiz für die Unverhältnismäßigkeit sein (vgl. BVerwG, Urt. vom 09.01.2006, Az. 9 B 21/05 [juris Rdnr. 19] m. w. N.). Ausreichend ist dabei im Regelfall die überschlägige Ermittlung der Kosten im Planungsabschnitt (BVerwG, Beschluss vom 11.02.2003, Az.: 9 B 42.03; BayVGh, Urt. vom 23.02.2007, Az.: 22 A 01.40089). Des Weiteren ist die Zahl der Betroffenen bedeutsam.

Diesen rechtlichen Rahmenbedingungen wird die beantragte und festgestellte Planung mit Blick auf das dortige Schallschutzkonzept gerecht.

Der Anspruch auf Lärmschutz wurde vorliegend getrennt für die Verlegung der Boitwarder Straße und die Erweiterung der Gleisanlage untersucht. Bei der Berechnung für die Schiene wurde die Wirkung einer Schallschutzwand (aktiver Lärmschutz) mit einer Länge von rd. 250 m und einer Höhe von 1,7 m berücksichtigt. Die Beurteilungspegel für die Schiene umfassen somit die Immissionswerte mit und ohne Schallschutz.

In der Unterlage 11 Anlage 4 Blatt 3 des Plans sind die untersuchten Immissionsorte (Gebäude, Seiten, Etagen) für den Bereich Schiene aufgeführt bzw. gekennzeichnet. Es handelt sich ausschließlich um Gebäude. Zu schützende Außenwohnbereiche



konnten vor Ort weder als bebauter noch als unbebauter Außenwohnbereich festgestellt werden.

Die schalltechnische Untersuchung hat ohne Schallschutzmaßnahmen eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nachts für die Gebäude Nr. 13, 14 - 21 ergeben. Die Überschreitungen liegen im Bereich von 0,1 bis 2,2 dB(A). Betroffen sind jeweils die im Erdgeschoss und 1. Obergeschoss liegenden und der Gleisanlage zugewandten Wohnungen, im Gebäude Nr. 14 lediglich das 2. Obergeschoss.

Bei Berücksichtigung der Schallschutzwand ergeben sich dagegen keine Überschreitungen der Grenzwerte mehr.

Das Gutachten veranschlagt für die o. g. Schutzwand Kosten in Höhe von ca. 175.000 €. Ohne diesen aktiven Lärmschutz würden bei einer maximalen Überschreitung des Immissionsgrenzwertes nachts an Punkt 20 a 1.OG von 2,2 dB(A) voraussichtlich passive Schallschutzmaßnahmen nach Anwendung der 24. BImSchV in Form von schallgedämmten Lüftungsöffnungen erforderlich werden. Es sind Fenster mit Schalldämm-Maßen entsprechend der Schallschutzklasse 2 ausreichend. Unter Zugrundelegung von Kosten in Höhe von ca. 350 € pro Fenster und ca. 10 - 13 schutzbedürftigen Räumen ergäben sich Gesamtkosten für den passiven Lärmschutz von ca. 4.500 €. Ergänzend zu dieser erheblichen Kostenbelastung, die für die Vornahme aktiver Schallschutzmaßnahmen zum Tragen käme, ist zu berücksichtigen, dass der Kreis der Betroffenen und auch die Überschreitungen nur der für die Nacht geltenden Grenzwerte hier vergleichsweise gering sind.

Die Abwägung kommt vor diesem Hintergrund zu dem Ergebnis, dass die Kosten für die Realisierung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in keinem Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stünden, so dass passiver Lärmschutz im festgestellten Umfang vorgesehen wird.

Für den Bereich der Boitwarder Straße hat die schalltechnische Untersuchung keine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte ergeben. Es sind somit keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

2.3.5.1.4 Entschädigung für Lärmschutz an Gebäuden

Soweit aktiver Lärmschutz außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck steht, sind technisch-reale passive Schutzmaßnahmen am Gebäude vorzusehen (BVerwG, Urteil vom 15.3.2000, NVwZ 2001, 79 und 81). Die betroffenen Grundstückseigentümer haben Anspruch auf Erstattung der Kosten für den Einbau der erforderlichen lärm-dämmenden Einrichtungen in schutzbedürftigen Räumen in baulichen Anlagen



(passiver Lärmschutz). Auszugehen ist von der Verkehrswege – Schallschutzmaßnahmenverordnung (24. BImSchV).

In Unterlage 11 zu diesem Planfeststellungsbeschluss sind diejenigen Wohngebäude (Geschosse/Gebäudeseiten) dargestellt bzw. aufgeführt, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht.

2.3.5.2 Luftverunreinigungen, Schadstoffe

2.3.5.2.1 Allgemeines

Das Vorhaben ist mit den Belangen der Luftreinhaltung zu vereinbaren. Diese Feststellung gilt sowohl im Hinblick auf den Maßstab des § 50 BImSchG als auch unter Beachtung der Regelung des § 74 Abs. 2 VwVfG.

Nach § 50 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete möglichst zu vermeiden.

Schädliche Umwelteinwirkungen im Sinne dieses Gesetzes sind Immissionen, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 BImSchG).

Solche Belastungen oder Einwirkungen, die für Anlieger Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Belästigungen bedeuten können oder die Grenzwerte in der 22. BImSchV oder EG-Richtlinien bzw. Orientierungswerte der technischen Anleitung zur Reinhaltung der Luft (TA-Luft) sowie der VDI-Richtlinie 2310 überschreiten, sind lediglich hinsichtlich der Staubimmissionen PM 10 zu erwarten (vgl. dazu Ziffer 2.3.5.2.2). Die Kfz – Emissionen tragen vorwiegend zur allgemeinen Luftverschmutzung bei. Die menschliche Gesundheit wird auch nicht mittelbar, also insbesondere über die Nahrung, gefährdet. Zu dieser Prognose werden neben dem MLuS-02, geänderte Fassung 2005, verschiedene Untersuchungsergebnisse herangezogen.

2.3.5.2.2 Staubimmissionen

Für die Maßnahme „Neubau der Boitwarder Straße“ hat die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11MLuS) einige Überschreitungen der Beurteilungswerte für Staubimmissionen (PM 10) ergeben, die sich allerdings im zulässigen Rahmen halten:



Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der zulässige Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für PM 10 in einem Korridor von rd. 100 m Breite beidseits der Boitwarder Straße nicht überschritten. Die Gesamtbelastung beträgt $24,85 \mu\text{g}/\text{m}^3$. Der 24-h-Mittelwert von $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird in 100 m sowie in 200 m Abstand jeweils 28 mal überschritten. Zulässig sind hier 35 Überschreitungen, § 4 Abs. 2 und 4 der 22. BImSchV.

Die vorgesehenen Grenzwerte werden damit deutlich eingehalten.

Nach der Rechtsprechung des BVerwG (Urteil vom 26.05.2004, Az.: 9 A 6.03; Urteil vom 18.11.2004, Az.: 4 CN 11.03) ist die Einhaltung der Grenzwerte der 22. BImSchV überdies schon keine Rechtmäßigkeitsvoraussetzung für die Planfeststellung eines Straßenbauvorhabens. Demnach ergibt sich keine Verpflichtung der Planfeststellungsbehörde, die Einhaltung der Grenzwerte dieser Verordnung vorhabensbezogen sicherzustellen. Dies folgt letztlich daraus, dass die Grenzwerte in unmittelbarem Zusammenhang mit dem System der Luftreinhaltung (§ 47 BImSchG, § 11 der 22. BImSchV) stehen. Mit ihm hat der deutsche Gesetz- und Verordnungsgeber in Umsetzung gemeinschaftsrechtlicher Vorgaben einen abgestuften Regelungsmechanismus vorgesehen, der Grenzwertüberschreitungen immissionsquellenunabhängig begegnen soll. Zu den erforderlich werdenden Maßnahmen gehören vornehmlich Aktions- und Luftreinhaltepläne, die ein breites Spektrum vorhabensunabhängiger Maßnahmen zur Verfügung stellen können (z. B. allgemeine Verkehrsbeschränkungen; Auflagen für emittierende Anlagen; Planungsvorgaben), mit deren Hilfe Schadstoffbelastungen nicht nur reduziert, sondern auch kompensiert werden können. Solche Möglichkeiten stehen der Planfeststellungsbehörde nicht zu Gebote. In Niedersachsen ist das Umweltministerium zuständig, derartige Maßnahmen zu ergreifen.

2.3.5.2.3 Stickstoffdioxidbelastung

Die Luftschadstofftechnische Untersuchung (Unterlage 11 MLuS) hat Überschreitungen der Beurteilungswerte für Stickstoffdioxid (NO_2) in zulässigem Rahmen ergeben:

Nach Durchführung der Baumaßnahme wird der ab 1. Januar 2015 zulässige Jahresmittelwert von $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für Stickstoffdioxid (NO_2) in einem Korridor von rund 100 m Breite beidseits der Boitwarder Straße nicht überschritten. Der 24-h-Mittelwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ wird in 100 m Abstand 9 mal und in 200 m Abstand 8 mal überschritten. Zulässig sind 18 Überschreitungen, § 4 Abs. 2 und 4 der 22. BImSchV.



Die Bewertung der Stickstoffdioxidbelastung hat zudem ergeben, dass sie bei den Langzeitwirkungen, als auch bei den Kurzzeitwirkungen deutlich unter den Grenzwerten der Orientierungswerte der TA-Luft und der VDI 2310 liegen. Eine gesundheitsschädigende Beeinträchtigung der anliegenden Wohnbevölkerung ist durch den Verkehr auf der Boitwarder Straße somit nicht zu erwarten.

Schutzmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

2.3.6 Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz

Im Rahmen des 1989 durchgeführten Planfeststellungsverfahrens wurde ein Gesamtkonzept für die Oberflächenentwässerung im Rahmen des Bebauungsplanes Nr. 34 zuzüglich einer geplanten Erweiterung erstellt.

Nach diesem weiterhin geltenden Konzept erfolgt die Oberflächenentwässerung über beidseitig des Dammes vorgesehenen Entwässerungsgräben. Diese Gräben werden an die vorhandenen Gräben angeschlossen. Eine generelle Fließrichtung der Gräben ist nicht festzustellen. Es handelt sich um ein vernetztes Grabensystem, bei dem ein Wechsel der Fließrichtung möglich ist. Es ist davon auszugehen, dass das anfallende Oberflächenwasser in östlicher Richtung zum westlichen Straßenseitengraben der Nordstraße fließt. Von dort erfolgt die weitere Fließrichtung nach Norden in das Einzugsgebiet der Stadlander Sielacht.

In Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde (Landkreis Wesermarsch) werden 1.057 m Gräben beseitigt, im Gegenzug entstehen 1.892 m neue Gräben und somit 835 m zusätzliche Gräben gleicher Ausbaugüte.

Die Entwässerung der Hafenterrassen mit den dort geplanten Aufstell- und Verladegleisen erfolgt über ein Leitungssystem aus Hauptsammlern und zugehörigen Entwässerungsrinnen sowie Gleisentwässerungskästen. Über entsprechende Einleitungsbauwerke wird das Niederschlagswasser in die Weser geführt. Zur Abwendung möglicher Schäden bei Störfällen ist das Hafengebiet in Teilbereiche eingeteilt, welche durch Schieber separat gefasst werden können. Über das Stauvolumen ist eine entsprechende Rückhaltung möglich. Die zukünftige Geländehöhe des Hafengebietes und der Gleisanlagen liegt bei NN +6,00 m und damit über dem höchsten gemessenen Hochwasser von NN +5,29 m. Zusätzlich ist eine Hochwasserschutzanlage um das Hafengebiet vorgesehen, die höhenmäßig an die ggf. zu erwartenden Sturmfluten angepasst wird. Eine mögliche Überflutung der Gleisanlagen ist somit ausgeschlossen.



2.3.7 Flächenbedarf

Die für die Herstellung der Gleisanlagen (Erweiterung des planfestgestellten Gleiskörpers, Herstellung der Verladegleise) benötigten Flächen stehen im Eigentum der Vorhabensträgerin. Die für den Neubau der Boitwarder Straße erforderlichen Flächen befinden sich überwiegend im Eigentum der Stadt Brake. Die darüber hinaus benötigten Flächen (22.700 qm) stehen im Eigentum der Antragstellerin und sind durch die Stadt Brake zu erwerben. Auf die Unterlage 14 des Plans wird Bezug genommen.

2.3.8 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben ist gemäß §§ 2 und 3 sowie 3a – 3f UVPG i. V. m. Nr. 14 der Anlage 1 zum UVPG eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durch die Planfeststellungsbehörde gem. § 3c UVPG hat ergeben, dass keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch die Maßnahme zu befürchten sind. Eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt daher, was im Wege der Auslegung dieses Planfeststellungsbeschlusses der Öffentlichkeit gem. § 3a UVPG bekannt gegeben wird.

2.3.9 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung der planwidrigen Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen ausgeglichen werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sicher gestellt ist. Die Maßnahmen liegen im überwiegenden öffentlichen Interesse und sind aus Gründen eines sicheren Bahnbetriebes und der Verkehrssicherheit und -qualität erforderlich.

Nach sorgfältiger Abwägung kommt diesen Aspekten für einen großen Kreis von Begünstigten im Planungsraum und dem volkswirtschaftlichen Interesse an einem leistungsstarken Schienen- und Straßennetz größeres Gewicht zu als der Summe der durch das Straßenbauvorhaben bedingten Beeinträchtigungen anderer Belange, zumal ein weitgehender Interessenausgleich möglich ist.

Nach alledem wird das Vorhaben zugelassen, da es im Interesse des öffentlichen Wohls unter Beachtung der Rechte Dritter im Rahmen der planerischen Gestaltungs-



freiheit vernünftigerweise geboten ist. Die verbindlich festgestellte Planung berücksichtigt die in den gesetzlichen Vorschriften zum Ausdruck kommenden Planungsleitsätze, Gebote und Verbote und entspricht den Anforderungen des Abwägungsgebotes.

Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an den Bauvorhaben überwinden könnten. Die Planfeststellungsbehörde kommt nach Abwägung aller relevanten Aspekte zu dem Ergebnis, dass das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens die der Maßnahme entgegenstehenden öffentlichen Belange und privaten Interessen überwiegt und das Bauvorhaben somit zulässig ist.

2.4 Stellungnahmen und Einwendungen

2.4.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

2.4.1.1 Stadt Brake

Gegen die Maßnahmen bestehen keine Bedenken, die Vorhaben werden aus verkehrlicher Sicht begrüßt.

2.4.1.2 Landkreis Wesermarsch

Der Landkreis Wesermarsch fordert unter Bezugnahme auf das Lärmschutzgutachten bautechnische Maßnahmen, um eine Überschreitung der Lärmgrenzwerte zu vermeiden. Die Vorhabensträgerin weist auf die Geringfügigkeit der Überschreitung um 2,2 dB(A) nachts für 2 Objekte hin. Mit dem Einsatz schallgedämmter Lüfter werden die Lärmbelastungen in der Form reduziert, dass die Grenzwerte eingehalten werden. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf ihre Abwägung unter Ziffer 2.3.5.1 dieses Beschlusses.

Der Landkreis Wesermarsch greift die aus deichrechtlicher Sicht erforderliche Ausnahme gem. § 16 Abs. 2 Nds. Deichgesetz (NDG) auf. Rechtliche Bedenken gegen die Erteilung der Ausnahme bestehen ihrerseits nicht. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf Ziffer 1.5.1 dieses Beschlusses.

Den weiteren Forderungen des Landkreises, die sich mit der abgegebenen Stellungnahme des II. Oldenburgischen Deichbandes decken, wurde unter Ziffer 1.7.2 des Planfeststellungsbeschlusses Rechnung getragen.



2.4.1.3 Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest

Die Wasser- und Schifffahrtsdirektion hat keine Bedenken.

2.4.1.4 Nds. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, Betriebstelle Brake (NLWKN)

Das NLWKN trägt keine Anmerkungen vor.

2.4.1.5 Behörde für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften Oldenburg

Es werden keine Bedenken geltend gemacht.

2.4.1.6 Landwirtschaftskammer Niedersachsen (LWK)

Die LWK weist auf einen landwirtschaftlichen Betrieb hin, dessen Flächen von der geplanten Gleistrasse unterteilt werden. Um die Nutzung der südlichen Weideflächen zu gewährleisten, hatte sich die Vorhabensträgerin vertraglich (Kaufvertrag vom 23.03.1989) verpflichtet, einen Viehtunnel herzustellen. Dessen Größe hält die LWK für nicht ausreichend.

Die Vorhabensträgerin weist auf die am 18.12.2007 geschlossene Vereinbarung hin, wonach der Landwirt auf den Bau des Viehtunnels unwiderruflich verzichtet.

Die Planfeststellungsbehörde sieht die Stellungnahme daher als erledigt an.

Des Weiteren bemängelt die LWK in ihrer Stellungnahme das Lärmgutachten, das keine Aussage hinsichtlich des o. g. Betriebes treffe. Sie gehe daher von einer Überschreitung der Grenzwerte aus. Daneben sei sicherzustellen, dass kein zusätzlicher Schadstoffeintrag durch den Schienenverkehr auf die angrenzenden Grünflächen oder das Grabensystem erfolgt.

Die Vorhabensträgerin nimmt auf die vom Ingenieurbüro Bonk – Maire – Hoppmann GbR am 19.07.2007 eingeholte schalltechnische Berechnung Bezug, wonach die Immissionsgrenzwerte für die Hofstelle um 17,9 dB(A) am Tag und um 2,9 dB(A) in der Nacht unterschritten werden. Die Planfeststellungsbehörde verweist neben diesem Umstand auf ihre Abwägung unter Ziffer 2.3.5.1 dieses Beschlusses.

Hinsichtlich der Schadstoffbelastung wird auf Ziffer 2.3.5.2.2 dieses Beschlusses verwiesen.

2.4.1.7 EWE Netz GmbH, Netzregion Oldenburg / Varef

Die EWE weist darauf hin, dass durch die Gleise diverse Versorgungsleitungen überbaut werden. Um die Unterhaltung und den Betrieb der Anlagen nicht zu gefährden, seien diese kostenneutral an die Westseite der Bahnlinie 1503 zu verlegen.

Die Vorhabensträgerin hat sich mit der EWE über eine Ausweichtrasse geeinigt.



Des Weiteren nimmt die Planfeststellungsbehörde auf den Hinweis unter Ziffer 1.7.3 dieses Beschlusses Bezug.

2.4.1.8 Kabel Deutschland

Im Planbereich befinden sich keine Versorgungsleitungen, Bedenken werden nicht erhoben.

2.4.1.9 Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover (EBA)

Die Forderungen des EBA finden unter Ziffer 1.7.4 dieses Beschlusses Berücksichtigung.

Ferner bittet das EBA den derzeit beabsichtigten Übergabepunkt DB Netz / Gleisanschluss auf die andere Seite des BÜ zu verlegen, um zwei Behördenzuständigkeiten (LEA und EBA) zu vermeiden. Die Vorhabensträgerin führt dazu aus, dass eine Prüfung erst dann erfolgen werde, wenn die nunmehr angestrebte Überführung der Gleise im Kreuzungspunkt Boitwarder Straße nicht zum Zuge kommen sollte. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Ausführungen der Vorhabensträgerin an.

2.4.1.10 Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA)

Die LEA weist in ihrer Stellungnahme auf die erforderliche Ausnahmegenehmigung gem. § 2 Abs. 2 EKrG für die Kreuzung „Nordstraße“ hin. Diese Genehmigung wurde der Antragstellerin am 04.03.2008 erteilt und gilt fort.

Hinsichtlich des Bahnübergangs „Boitwarder Straße“ wird auf die Ausführungen zu Ziffer 1.4.3 dieses Beschlusses Bezug genommen.

Die von der LEA vorgeschlagenen Auflagen wurden unter Ziffer 1.4.2 dieses Beschlusses aufgenommen.

Daneben weist die Vorhabensträgerin darauf hin, dass zur Zeit kein Einsatz eines schienengebundenen Hafenumschlagkrans vorgesehen sei. Sollte dies zu einem späteren Zeitpunkt der Fall sein, würden die technischen Ausführungsunterlagen über die Kranbahnkreuzungen der LEA zur eisenbahntechnischen Prüfung vorgelegt werden. Im Übrigen wird auf Ziffer 1.4.2.17 dieses Planfeststellungsbeschlusses Bezug genommen.

Die LEA trägt vor, dass nach Änderung der Rechtsgrundlagen (Wegfall des Gesetzes über Eisenbahnen und Bergbahnen (GEB)) eine Genehmigung zur Betriebsaufnahme gem. § 7f AEG beim Niedersächsischen Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr zu beantragen sei. Die Vorhabensträgerin wird diese beantragen.



Aufgrund des geringen Abstandes der Gleisanlage zur Boitwarder Straße und der Gleisabstände von 4,70 m ist nach Auffassung der LEA keine spätere Elektrifizierung möglich. Diese wird von der Vorhabensträgerin zum jetzigen Zeitpunkt nicht beabsichtigt.

Zur geforderten Abstimmung mit den örtlich zuständigen Katastrophenschutzstellen hinsichtlich eines möglichst ungehinderten Zugangs zu den Gleisen ist darauf hinzuweisen, dass über die „neue“ Boitwarder Straße ein optimaler Zugang sichergestellt ist.

Die Auffassung, alternative Trassen für die Boitwarder Straße seien nicht ausreichend untersucht worden, ist unzutreffend. Alternativ ist die Verlegung an die Nordseite der landseitigen Verbindung geprüft worden. Diese wurde jedoch verworfen; aufgrund der hohen Verkehrsdichte (ca. 2/3 der Straßenverkehre vom und zum Hafen) auf der Boitwarder Straße, würden täglich 2.900 statt 1.700 Fahrzeuge wartend vor dem Bahnübergang stehen. Daneben wäre keine Erschließung des Bereiches zwischen der vorhandenen Vorstellgruppe im Boitwarder Groden und der geplanten Verkehrsanbindung für Straßenfahrzeuge gegeben.

2.4.1.11 II. Oldenburgischer Deichband

Den in der Stellungnahme erhobenen Forderungen wurde unter Ziffer 1.7.2 dieses Beschlusses Rechnung getragen.

Für die Erweiterung des Deichschaartes werden Flächen des Deichbandes auf einer Größe von 1.650 qm in Anspruch genommen. Diese Inanspruchnahme ist unverzichtbar und auf das größtmögliche Maß reduziert.

2.4.1.12 Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband

Den in der Stellungnahme erhobenen Forderungen wurden unter Ziffer 1.7.1 dieses Beschlusses entsprochen.

2.4.1.13 Oldenburgische Industrie- und Handelskammer

Die IHK begrüßt in seiner Stellungnahme die vorgesehenen Maßnahmen.

2.4.1.14 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)

Zum Hinweis des LBEG, die geplanten Gleise würden in potenziell hochwassergefährdeten Bereichen liegen, ist darauf hinzuweisen, dass die Boitwarder Straße sowie der landseitige Teil der Gleisanbindung im Bereich des Deiches liegen und vor Hochwasser geschützt sind. Der außendeichs liegende Teil der Gleise wird mit einer



Höhenlage von NN +5,50 m bzw. 6,00 m hergestellt, daneben gewährleistet ein Hochwasser-Objektschutz mit Oberkante der Deichhöhe die Deichsicherheit.

2.4.1.15 Polizeiinspektion Cuxhaven/Wesermarsch

Die Polizei hat keine Bedenken oder Anregungen vorgetragen.

2.4.1.16 Braker Sielacht

In ihrer verspätet eingegangenen Stellungnahme erhebt die Braker Sielacht grundsätzliche Bedenken gegenüber dem geplanten Gleisanschluss, insbesondere im Hinblick auf die Oberflächenwasserentwässerung. Die Planunterlagen seien um Eintragungen für Durchlässe und Verrohrungen, Längs- und Querschnitte der Bauwerke zu ergänzen.

Änderungen der Oberflächenentwässerung sind nicht Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, die Planfeststellungsbehörde verweist auf den weiterhin geltenden Planfeststellungsbeschluss vom 09.05.1989.

2.4.1.17 DB Netz AG

Die DB Netz AG vertritt die Auffassung, bei der Kreuzung der Boitwarder Straße mit dem neuen Gleis werde eine neue Kreuzung gem. § 2 EKrG geschaffen. Eine Anpassung bzw. Erweiterung der vorhandenen Sicherungsanlage sei aus technischen Gründen nicht möglich.

Die Planfeststellungsbehörde weist auf die vorgesehene Brücke hin, mit der die Boitwarder Straße überführt werden soll. Auf Ziffer 1.7.5.2 dieses Beschlusses wird insoweit Bezug genommen.

2.4.2 Einwendungen

Einwendungen wurden nicht erhoben.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen die voranstehende Entscheidung kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Obergericht in 21335 Lüneburg, Uelzener Straße 40, erhoben werden.

Die Klage ist Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Die zur Begründung dienenden Tatsachen und Beweismittel sind



innerhalb einer Frist von sechs Wochen nach Klageerhebung anzugeben. Das Gericht kann verspätetes Vorbringen zurückweisen.

Vor dem Oberverwaltungsgericht muss sich jeder Beteiligte, soweit er einen Antrag stellt, durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst, Gebietskörperschaften auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt der zuständigen Aufsichtsbehörde oder des jeweiligen kommunalen Spitzenverbandes des Landes, dem sie als Mitglied zugehören, vertreten lassen.

Falls Klage erhoben wird, ist sie gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover, zu richten.

4 Hinweise

4.1 Konzentrationswirkung

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

4.2 Beziehungen zwischen den Beteiligten

Die Planfeststellung regelt nur die öffentlich-rechtlichen Beziehungen zwischen den Beteiligten. Bestehende Eigentumsverhältnisse werden durch diese Planfeststellung selbst nicht verändert und sind daher auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Diese Planfeststellung ersetzt deshalb nicht die Zustimmung der Grundstückseigentümer zur Benutzung ihrer Grundstücke, soweit diese Zustimmung erforderlich ist.

4.3 Außerkrafttreten

Dieser Planfeststellungsbeschluss tritt für die Maßnahme „Neubau Boitwarder Straße“ gem. § 38 Abs. 4 Nr. 3 NStrG nach 5 Jahren und für die Maßnahme „Erweiterung der Gleisanlagen, Herstellung der Verladegleise“ gem. § 18 c Nr. 1 AEG i. V. m. § 75 VwVfG nach 10 Jahren außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht in-



nerhalb dieser jeweiligen Zeitdauer nach Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde verlängert.

4.4 Berichtigungen

Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z. B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

Im Auftrage

Dr. Guthke



5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
$\mu\text{g}/\text{m}^3$	Mikrogramm pro Kubikmeter
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes –(Verkehrslärmschutzverordnung)
22. BImSchV	22. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (VO über Immissionswerte)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes- Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
Abl. EG	Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AllGO	Allgemeine Gebührenordnung
ARS 18/95	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 06.06.1995
ARS 22/96	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 01.08.1996
AS	Anschlussstelle
ATV	Allgemeine Technische Vertragsbedingungen
BA	Bauabschnitt
BANZ	Bundesanzeiger
BAST	Bundesanstalt für das Straßenwesen
BauGB	Baugesetzbuch
BGBI. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BGV D 30	Unfallverhütungsvorschriften „Schienenbahnen“
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge – Bundes- Immissionsschutzgesetz
BjagdG	Bundesjagdgesetz
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMJ	Bundesjustizministerium
BMVBW	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.



BÜV-NE	Vorschrift über die Sicherung der Bahnübergänge bei nichtbundeseigenen Eisenbahnen
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgerausche.
DIN 18915	Schutz des Bodens bei Baumaßnahmen
DIN 18920	Schutz von Bäumen und Pflanzenbeständen und Vegetationsflächen bei Baumaßnahmen
DÖV	Die öffentliche Verwaltung (Zeitschrift)
DRE	Deutsche Regionaleisenbahn GmbH
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt
DWD	Deutscher Wetterdienst
EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EKrG	Eisenbahnkreuzungsgesetz
ESBO	Eisenbahn- Bau- und Betriebsordnung für Schmalspurbahnen
FFH	Fauna-Flora-Habitat
FFH-RL	Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie
FlurbG	Flurbereinigungsgesetz
FSaatG	Gesetz über forstliches Saat- und Pflanzgut
FStrAbG	Fernstraßenausbaugesetz
FStrG	Bundesfernstraßengesetz
FStrPrivFinG	Fernstraßenbauprivatfinanzierungsgesetz
GbR	Gesellschaft bürgerlichen Rechts
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
GLL	Landesbetrieb für Geoinformation, Landentwicklung und Liegenschaften
GMBI.	Gemeinsames Ministerialblatt
h	Stunde
H	Höhe
ha	Hektar
HBS	Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen Ausgabe 2001
HQ100	Hochwasserquerschnitt
JagdH 01	Hinweise zur Ermittlung von Entschädigungen für die Beeinträchtigung von gemeinschaftlichen Jagdbezirken
Kodal/Krämer	Kommentar Kodal/Krämer, Straßenrecht, 6. Auflage, Verlag Beck 1999



Kopp	Kommentar Ferdinand O. Kopp, Verwaltungsverfahrensgesetz, 5. Auflage
Krell	Krell, Handbuch für Lärmschutz an Straßen und Schienenwegen Elsner-Verlag, 2. Auflage
kV	Kilovolt, Einheit der elektrischen Spannung (1kV = 1000 Volt)
KVP	Kreisverkehrsplatz
l/sec	Liter pro Sekunde
LAI	Länderausschuss für Immissionsschutz
LandR 78	Richtlinien für die Ermittlung des Verkehrswertes landwirtschaftlicher Grundstücke und Betriebe anderer Substanzverluste (Wertminderung) v. 28.07.1978- Bundesanzeiger, Beilage zu Nr. 181/1978 u. in Nr. 79, 1980
LAP	landschaftspflegerischer Ausführungsplan
LBP	landschaftspflegerischer Begleitplan
LBU	Landesverband Bürgerinitiativen Umweltschutz
LEA GmbH	LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH
LJagdG	Landesjagdgesetz
LSW	Lärmschutzwand/Lärmschutzwand
LWK	Landwirtschaftskammer
MAmS 2000	Merkblatt zum Amphibienschutz an Straßen, Schreiben des BMBV vom 31.01.2000
MBI.	Ministerialblatt
MJ	Megajoule
MLC 50/50- 100	Militärische Lastenklasse
MLC- Grundsätze	Allgemeines Rundschreiben Straßenbau des BMVBW vom 25.06.1981 "Grundsätze für die Berücksichtigung militärischer Lastenklassen (MLC) nach STANAG 2021 beim Bau von Straßenbrücken"
MLuS-02	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 2002, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MLuS-92	Merkblatt über Luftverunreinigungen an Straßen, Teil I: Straßen ohne oder mit lockerer Randbebauung, Ausgabe 1992, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, 50679 Köln, Alfred-Schütte-Allee 10
MSGN	Militärstraßengrundnetz
MU	Niedersächsisches Umweltministerium



MUVS	Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung (Nds. MBl. 2002 S. 112)
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Technologie und Verkehr
NABU	Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e. V.
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NBrandSchG	Niedersächsisches Brandschutzgesetz
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NDSchG	Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NESG	Niedersächsisches Gesetz über Eisenbahnen und Seilbahnen
NJW	Neue Juristische Wochenschrift
NLG	Niedersächsische Landgesellschaft mbH
NLÖ	Niedersächsisches Landesamt für Ökologie
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLWKN	Niedersächsischer Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz
NN	Normal Null
NNatG	Niedersächsisches Naturschutzgesetz
NO	Stickstoffmonoxid
NO2	Stickstoffdioxid
NOX	Stickoxide
NROG	Niedersächsisches Gesetz über Raumordnung und Landesplanung
NSG	Naturschutzgebiet
NStrG	Niedersächsisches Straßengesetz
NuR	Natur und Recht (Zeitschrift)
NUVPG	Niedersächsisches Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
NVN	Naturschutzverband Niedersachsen
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz
NVwVfG	Niedersächsisches Verwaltungsverfahrensgesetz
NVwZ	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht
NVwZ-RR	Neue Zeitschrift für Verwaltungsrecht – Rechtsprechungsreport
NWaldLG	Niedersächsisches Gesetz über den Wald und die Landschaftsordnung
NWG	Niedersächsisches Wassergesetz
Obri-NE	Oberbaurichtlinien für nichtbundeseigene Eisenbahnen
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr



OVG	Oberverwaltungsgericht
Pb	Blei
PE	Polyäthylen
PlafeR 07	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz 2007
PIVereinFG	Gesetz zur Vereinfachung der Planungsverfahren für Verkehrswege
PM	Russpartikel
PM 10	Feinstaub
R-FGÜ 2002	Richtlinien für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen
RABS	Richtlinien für die Anlage und den Bau von Straßen für militärische Schwerstfahrzeuge
RABT	Richtlinien für die Ausstattung und den Betrieb von Straßentunneln
RAS EW	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Entwässerung
RAS K 1	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Knotenpunkte Abschnitt 1 für plangleiche Knotenpunkte
RAS-L	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Elemente der Linienführung
RAS-LP 4	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Landschaftspflege, Abschnitt 4: Schutz von Bäumen, Vegetationsbeständen und Tieren bei Baumaßnahmen
RAS-Q 96	Richtlinien für die Anlage von Straßen, Teil: Querschnitte
RAS-Verm	Richtlinie für die Anlage von Straßen, Teil: Vermessung
RdL	Recht der Landwirtschaft (Zeitschrift)
Ril 804	„Richtlinie Vorschriften für Eisenbahnbrücken und sonstige Ingenieurbauwerke“ der DB AG
Ril 815	„Richtlinie Bahnübergangsanlagen planen und instand halten“ der DB AG
Ril 819	„Richtlinie „LST - Anlagen planen“ der DB AG
Ril 836	„Richtlinie Erdbauwerke planen, bauen und instand halten“ der DB AG
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RL	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die
85/337/EWG	Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten (Abl. EG Nr. L 175/40)
RL 97/11/EG	Richtlinie des Rates vom 03.03.1997 zur Änderung der RL 85/337/EWG (Abl. EG Nr. L 73/5)
RLS-90	Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen
RLW 99	Richtlinien für den ländlichen Wegebau



ROG	Raumordnungsgesetz
Rote-Liste	VO zum Schutz wildlebender Tier- und Pflanzenarten
RQ	Regelquerschnitt
RROP	Regionales Raumordnungsprogramm
RStO 01	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen innerhalb und außerhalb von OD (Nds. MBl. 2002, S. 113)
RStO 86	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113)
RStO-E	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus bei der Erneuerung von Verkehrsflächen (Nds. MBl. 2002, S. 113)
SbV	Sammlung betrieblicher Vorschriften
SIG RMI	Richtlinie für die Montage und Instandhaltung von Bahnsignalanlagen
SchutzzaunRL	Schutzzaunrichtlinien, Verkehrsblatt 1992, S. 147 ff
SO ₂	Schwefeldioxid
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVO	Straßenverkehrs-Ordnung
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
TA-Luft	Technische Anleitung zur Reinhaltung der Luft
TöB	Träger öffentlicher Belange
TRbF	Richtlinie für Fernleitungen zum Befördern gefährdender Flüssigkeiten (TRbF 301)
U/km	Unfälle pro Kilometer
UIG	Umweltinformationsgesetz
üNN	über Normal Null
UPR	Umwelt- und Planungsrecht (Zeitschrift)
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des UVPG
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VerkPBG	Verkehrswegeplanungsbeschleunigungsgesetz
VG	Verwaltungsgericht
VGH	Verwaltungsgerichtshof
VkBl.	Verkehrsblatt
VS-RL	EG-Richtlinie über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten 79/409 EWG (ABl. EG Nr. L 103/1)
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
Vwv-StVO	Verwaltungsvorschriften zur StVO
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz



WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WSA	Wasser- und Schifffahrtsamt
WSG	Wasserschutzgebiet