



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsergänzungs- beschluss

**für die Aufhebung des Bahnüberganges in Brake,
Berliner Straße in Bahn-km 27,329 der Bahnstrecke
Hude - Nordenham**

29.11.2013

3323H – 30224 – NPorts Brake – BÜ Berliner Str. – 06/11



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Verfügender Teil	5
1.1 Planfeststellung.....	5
1.1.1 Feststellung des Plans	5
1.1.2 Planunterlagen.....	5
1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen.....	5
1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen.....	5
1.1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen	6
1.1.3.1 Vorbehalte.....	6
1.1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt	6
1.1.3.2 Auflagen	7
1.1.3.2.1 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten	7
1.1.3.2.2 Rodungen nur außerhalb Brutzeit	7
1.1.3.2.3 Naturschutzrechtliche Auflagen zu A1 – A5	7
1.1.3.2.4 Zustandsfeststellungen an Gebäuden („Beweissicherung“)	7
1.1.3.2.5 Eingrenzung des Sandfluges	7
1.1.3.3 Änderungen.....	7
1.1.3.3.1 Gleitwand	7
1.2 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen.....	8
1.3 Hinweise	8
1.3.1 Eisenbahntechnische Belange / Bauausführung	8
1.3.2 EWE Netz GmbH.....	8
1.3.3 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH	8
1.3.4 E.ON Netz GmbH	8
1.3.5 Beteiligung der PLEdoc GmbH.....	9
1.3.6 DB Netz AG	9
1.3.7 Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverband (OOWV)	9
1.3.8 Bodenfunde.....	9
1.4 Zusagen.....	9
2 Begründender Teil	10
2.1 Sachverhalt.....	10
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens	10
2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens.....	10
2.2 Verfahrensrechtliche Bewertung	10
2.3 Materiell-rechtliche Bewertung	11
2.3.1 Planrechtfertigung	11
2.3.2 Standort, Varianten	11
2.3.2.1 Beschreibung des Standortes.....	11
2.3.2.2 Beschreibung und Vergleich der Varianten.....	11
2.3.2.3 Gewählte Linie.....	12
2.3.3 Immissionen.....	12
2.3.3.1 Lärm.....	12
2.3.3.1.1 Allgemeines.....	12
2.3.3.1.2 Lärmberechnung.....	13
2.3.3.1.3 Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung	14
2.3.4 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	14
2.3.4.1 Eingriffsregelung nach §§ 13 ff BNatSchG und §§ 5 f NAGBNatSchG.....	15



2.3.4.1.1	Eingriff	15
2.3.4.1.2	Vermeidung.....	15
2.3.4.1.3	Ausgleich und Ersatz.....	16
2.3.4.2	Artenschutz (Tiere, Pflanzen).....	17
2.3.5	Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz.....	19
2.3.5.1	Entwässerung.....	19
2.3.6	Umweltverträglichkeitsprüfung	19
2.3.6.1	Allgemeines.....	19
2.4	Stellungnahmen und Einwendungen.....	19
2.4.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	19
2.4.1.1	Stadt Brake.....	19
2.4.1.2	Landkreis Wesermarsch.....	19
2.4.1.3	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg.....	19
2.4.1.4	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung, Regionaldirektion Meppen (LGLN).....	20
2.4.1.5	Landwirtschaftskammer Niedersachsen (LWK).....	20
2.4.1.6	Wehrbereichsverwaltung Nord.....	20
2.4.1.7	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG).....	20
2.4.1.8	EWE Netz GmbH.....	20
2.4.1.9	Kabel Deutschland GmbH.....	20
2.4.1.10	Deutsche Telekom AG.....	20
2.4.1.11	E.ON Netz GmbH.....	20
2.4.1.12	PLEdoc GmbH.....	21
2.4.1.13	DB Services Immobilien GmbH.....	21
2.4.1.14	Eisenbahn-Bundesamt (EBA).....	21
2.4.1.15	Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH.....	21
2.4.1.16	II. Oldenburgischer Deichband.....	21
2.4.1.17	Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV).....	21
2.4.1.18	Industrie- und Handelskammer Oldenburg (IHK).....	21
2.4.1.19	Polizeiinspektion Cuxhaven/Wesermarsch.....	21
2.4.2	Einwendungen	22
2.4.2.1	Einwender E 1.....	22
2.4.2.2	Einwender E 2.....	23
2.4.2.3	Einwender E 3.....	23
2.4.2.4	Einwender E 4.....	23
2.4.2.5	Einwender E 5.....	24
2.4.2.6	Einwender E 6.....	24
2.4.2.7	Einwender E 7.....	25
2.4.2.8	Einwender E 8.....	25
2.4.2.9	Einwender E 9.....	25
2.4.2.10	Einwender E 10.....	26
2.4.2.11	Einwender E 11.....	26
2.4.2.12	Einwender E 12.....	27
2.4.2.13	Einwender E 13.....	27
2.4.2.14	Einwender E 14.....	28
2.4.2.15	Einwender E 15.....	28
2.4.2.16	Einwender E 16.....	29
3	Rechtsbehelfsbelehrung	29
4	Hinweise	29
4.1	Konzentrationswirkung.....	29
4.2	Beziehungen zwischen den Beteiligten	30



4.3	Außerkräftreten.....	30
4.4	Berichtigungen.....	30
4.5	Einsichtnahme	30
5	Anhang / Abkürzungsverzeichnis.....	31



1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung des Plans

Auf Antrag der Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Niederlassung Brake mbH wird der Plan für

die Aufhebung des Bahnüberganges Berliner Straße, Brake in Bahn-km 27,329 der Bahnstrecke Hude - Nordenham

nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

Durch diesen Beschluss wird der Planfeststellungsänderungs- und ergänzungsbeschluss der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 16.12.2008 (Az.: 3323H-30224-NPorts Brake-04/07 OI) 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 ergänzt. Die Ergänzung bezieht sich auf die Errichtung einer Straßenüberführung über die Gleise der DB Netz AG und der Hafenbahn in dem aus der Unterlage 5 ersichtlichen Umfang.

1.1.2 Planunterlagen

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
3	Übersichtslageplan vom 04/2011	1 : 2.500	03
5	Lageplan Verkehrsanlagen vom 04/2011 ersetzt durch Deckblatt vom 02.05.2013	1 : 1.000	05
6	Höhenpläne vom 04/2011	1 : 1.000/100	06-1 – 06-2
8	Lageplan Entwässerung vom 04/2011	1 : 1.000	08
9	Landschaftspflegerische Maßnahmen mit - Erläuterungsbericht vom 12.07.2012		1 – 14
9.2	Maßnahmenplan vom 06/2012	1 : 2.000	1

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

1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
1	Erläuterungsbericht vom 18.02.2012		1 – 20
9 9.1	Landschaftspflegerische Maßnahmen mit - Maßnahmenübersichtsplan vom 07/2012	1 : 50.000	
14	Querschnitte vom 04/2011 Ergänzt durch Deckblatt vom 02.05.2013	1: 50	14-1 – 14-3 14-2



15	Bauwerksskizzen vom 05.05.2011		
	- Brücke und Schutzbauwerk Leitungstrasse - Gestaltung Brückenbauwerk vom 16.02.2011	1: 200/100/50 1 : 200	15.1 15.2
16	Lageplan Verkehrsführung während der Bauzeit	1 : 1.000	16.1
	Leistungsplan	1 : 500	16.2
17	Schalltechnische Untersuchung vom 24.02.2011 mit	1 : 2.000	1 – 15
	- Erläuterungsbericht		
	- Übersichtsplan Immissionsorte und Freibereiche		
	- Beurteilungspegel		1 – 7
	- Energetische Summe der Beurteilungspegel		1 – 5
- Schienenverkehrslärm	1 – 2		
19	Landschaftspflegerischer Begleitplan vom 12.07.2012 bestehend aus:	1 : 2.000	1 – 91
	- Erläuterungsbericht		
	- Bestands- und Konfliktplan vom 06/2012		1
19.3	Umweltverträglichkeitsuntersuchung vom 12.07.2012		1 - 7
20	Geotechnisches Gutachten vom 11.03.2011 bestehend aus:	1 : 1.000	1 – 30
	- Erläuterungsbericht		
	- Lagepläne vom 10.12.2010		10-426 – 1-2
	- Zusammenstellung der Versuchsergebnisse		1 – 5
	- Kornverteilungskurven		1 – 6
	- Kompressionsversuch		1
	- Standsicherheitsuntersuchungen (Variante 1 und 2)		1 – 14
	- Zeitsetzung		1 – 2
	- FEM-Berechnungen		1 – 5

Hinweis zu Planänderungen

Der ursprünglich ausgelegte Plan wurde im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens durch die Trägerin des Vorhabens teilweise überarbeitet und durch Deckblätter geändert. In den vorstehend aufgeführten Planunterlagen wurde die geänderte Fassung als Deckblatt gekennzeichnet. Der ursprünglich ausgelegte Plan wird in diesem Fall nicht festgestellt.

1.1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen

Die Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen gelten vorrangig und verbindlich gegenüber der ursprünglichen Fassung der Planunterlagen.

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

1.1.3.1 Vorbehalte

1.1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt

Änderungen und Ergänzungen dieses Beschlusses, die aus rechtlichen, verkehrlichen oder bautechnischen Gründen erforderlich sind, bleiben vorbehalten; die Regel des § 76 VwVfG¹ bleibt hiervon unberührt.

¹ Es gelten die Gesetze in der zum Zeitpunkt dieser Entscheidung aktuellen Fassung

1.1.3.2 Auflagen

Die Feststellung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

1.1.3.2.1 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.

1.1.3.2.2 Rodungen nur außerhalb Brutzeit

Gehölzrodungen dürfen nur in der Zeit vom 01. Oktober bis zum 28./29.02. des Folgejahres erfolgen.

1.1.3.2.3 Naturschutzrechtliche Auflagen zu A1 – A5

Im Rahmen einer landschaftspflegerischen Ausführungsplanung sind in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde (Landkreis Wesermarsch) Arten, Qualität und Verteilung der Gehölze, Art der Pflege sowie Durchführung der Arbeiten festzulegen. Die DIN 18320, 18915, 18916, 18917 und 18919 sind verbindlich zu beachten.

1.1.3.2.4 Zustandsfeststellungen an Gebäuden („Beweissicherung“)

Der Beweissicherungskorridor wird auf den Bereich im Abstand von 50 m um die Baumaßnahme festgesetzt. Darüber hinaus werden die Wohn- und Nebengebäude der Einwender E 8, E 9 und E12 in die Beweissicherung einbezogen. Für die innerhalb des festgelegten Beweissicherungskorridors liegenden Wohn- und ggf. Nebengebäude sind auf Kosten der Vorhabensträgerin vor Beginn der Bautätigkeiten gutachtliche Zustandsfeststellungen („Beweissicherungen“) durchzuführen, die im Falle von während der Bauarbeiten eintretenden Schäden an den Gebäuden durch entsprechende vergleichende Schadensfeststellungen und Gutachten zu ergänzen sind. Es sind baubegleitend Erschütterungsmessungen durchzuführen und das Setzungsverhalten anhand von Setzungspegeln zu überprüfen. Sollte der Gutachter nach Beendigung der Maßnahme durch die Bautätigkeit verursachte Schäden feststellen, sind diese auf Kosten der Vorhabensträgerin zu beseitigen.

1.1.3.2.5 Eingrenzung des Sandfluges

Die Vorhabensträgerin wird insbesondere während der Liegezeiten der Sanddämme im Rahmen des Überschüttverfahrens geeignete Maßnahmen durchführen, um den Sandflug einzudämmen. Dies kann durch eine Abdeckung mittels Vlies oder Plane erfolgen oder es können andere Maßnahmen sein, die zu einer Bindung / Verklebung der oberen Sandschicht führen.

1.1.3.3 Änderungen

Die Planunterlagen werden wie folgt geändert:

1.1.3.3.1 Gleitwand

Auf der westlichen Seite der Berliner Straße wird das Brückenbauwerk mit einer Gleitwand von 1 m Höhe versehen. Hinsichtlich der genauen Lage und Länge der Gleitwand wird auf den Lageplan Blatt-Nr. 5 verwiesen.



1.2 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen

Die Einwendungen und Stellungnahmen werden zurückgewiesen, soweit sie sich nicht durch Zurücknahme oder auf andere Weise erledigt haben oder ihnen entsprochen wurde.

1.3 Hinweise

Die Planfeststellung wird mit folgenden Hinweisen verbunden:

1.3.1 Eisenbahntechnische Belange / Bauausführung

Eisenbahnrechtliche Grundlage für die Baumaßnahme ist die „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO²)“. Die EBO konkretisiert die Anforderungen des AEG an den Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen (vgl. § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchstabe a AEG). Danach müssen Bahnanlagen zwingend so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Diese Anforderungen gelten nach § 2 Abs. 1 Satz 2 EBO als erfüllt, wenn die Bahnanlagen den Vorschriften der EBO und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, anerkannten Regeln der Technik entsprechen.

Der vorgelegte Plan ist von der Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht (LEA) eisenbahntechnisch geprüft worden. Nach der Stellungnahme der LEA vom 31.08.2012 können die beantragten Maßnahmen unter Beachtung der dort genannten Auflagen/Hinweise ausgeführt werden. Die Vorhabenträgerin hat unter dem 26.08.2013 die Einhaltung sämtlicher Auflagen/Hinweise zugesagt.

1.3.2 EWE Netz GmbH

Die Vorhabensträgerin hat sich vor Baubeginn über die genaue Lage der Versorgungsleitungen der EWE Netz GmbH zu informieren und wird dazu die aktuellen Bestandspläne einholen.

1.3.3 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Die Vorhabensträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom - Ressort Produktion Technische Infrastruktur Oldenburg, Ammerländer Heerstraße 138, 26129 Oldenburg, Tel. 0441 – 234 6880 - in Verbindung zu setzen, um die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen.

1.3.4 E.ON Netz GmbH

Die Vorhabensträgerin wird die Niveauhöhe von 11,682 m über N.N. im Hinblick auf die das Brückenbauwerk kreuzende 110-kV-Freileitung der E.ON beachten.

Bei der Aufstellung der Straßenbeleuchtung, Lichtanlagen, Hinweisschildern sowie sämtlichen Arbeiten im Leitungsschutzbereich ist eine maximale Höhe von 16,0 m über N.N. einzuhalten. Aufschüttungen oder kurzzeitige Erdablagerungen innerhalb des Leitungsschutzbereiches dürfen nur mit Zustimmung der E.ON Netz GmbH und nach Prüfung der Einhaltung der Sicherheitsabstände vorgenommen werden. Dies gilt insbesondere für ein evtl. geplantes Überschüttverfahren.

² Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) vom 8. Mai 1967 (BGBl. 1967 II S. 1563), zuletzt geändert durch die Verordnung vom 19. März 2008 (BGBl. I S. 467).

1.3.5 Beteiligung der PLEdoc GmbH

Sollte sich der Gestaltungsbereich bzw. das Projekt erweitern oder verlagern oder der Arbeitsraum die dargestellten Projektgrenzen wesentlich überschreiten, hat die Vorhabensträgerin die PLEdoc GmbH zu beteiligen.

1.3.6 DB Netz AG

Mit der DB Netz AG (Produktionsplanung und Steuerung, Herr Karl, Theodor-Heuss-Allee 10B, 28215 Bremen) ist eine Kreuzungsvereinbarung abzuschließen. Die Sicherheitsvorkehrungen (Betra etc.) sind mit der DB Netz AG abzustimmen.

Der Abstand zum Anprallhindernis ist mit mindestens 3,30 m aus der Gleismitte vorzusehen, ausgehend von einer $V_{max} = 160$ km/h.

Die Vorhabensträgerin wird den Oberleitungsbau und die 50 Hz-Anlagen (Rückbau Stromversorgung incl. Beleuchtung am Bahnübergang) nach den anerkannten Regeln der Technik, den zurzeit gültigen Richtlinien 997, der VV-BAU-STE und in Absprache mit dem Anlagenverantwortlichen der DB Netz AG Netzbetrieb Oldenburg, Herrn Böttcher, Stau 143 B, 26122 Oldenburg, Tel.: 0441 – 998 2370 vornehmen. Hinsichtlich der inneren Erdung des Brückenbauwerkes ist die DB Richtlinie 997.02 einzuhalten.

Die vorhandenen Gleisanlagen sind während der gesamten Maßnahme vermessungstechnisch zu überwachen. Einzelheiten sind mit der DB Netz AG, Netzbetrieb Oldenburg, Betriebsleiter Fahrbahn, Herr Palma, Stau 143 B, 26122 Oldenburg, Tel.: 0441 – 998 2361 abzustimmen. Während der Durchführung von Rammarbeiten ist der Eisenbahnbetrieb zu unterbrechen. Vor der Befahrbarkeitsmeldung ist die Gleislage zu prüfen.

1.3.7 Oldenburgisch-Ostfriesischen Wasserverband (OOWV)

Die Vorhabensträgerin hat sich vor Baubeginn über die genaue Lage der Anlagen des OOWV zu informieren. Eventuelle Umlegungs- oder Sicherungsarbeiten können, sofern technisch möglich, nur zu Lasten des Veranlassers oder nach den Kostenregelungen bestehender Verträge durchgeführt werden. Die Versorgungsanlagen dürfen – außer in den Kreuzungsbereichen – nicht mit einer geschlossenen Fahrbahndecke überbaut werden.

1.3.8 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 der Unteren Denkmalschutzbehörde (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 (Landkreis Wesermarsch) vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

1.4 Zusagen

Die schriftlichen Zusagen der Vorhabensträgerin sind einzuhalten, auch in Erwiderungen zu Stellungnahmen und Einwendungen gegenüber der Planfeststellungsbehörde.

2 Begründender Teil

Rechtsgrundlage der Planfeststellung sind die §§ 18 ff AEG in Verbindung mit den entsprechenden Bestimmungen des Verwaltungsverfahrenrechts (VwVfG, NVwVfG).

Die beantragte Maßnahme kann festgestellt werden, da von ihr keine Beeinträchtigungen des Wohles der Allgemeinheit zu erwarten sind, die nicht durch Auflagen vermieden oder ausgeglichen werden können. Es gibt keine entgegenstehenden Belange, die gegenüber der Durchführung der Maßnahme als vorrangig einzustufen wären und deshalb zur Versagung der Planfeststellung hätten führen müssen.

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Beschreibung des Vorhabens

Im Zuge der Errichtung des Gleisanschlusses für die Norderweiterung des Hafens Brake wurde der Kreuzungsbereich der Berliner Straße (ehemals Boitwarder Straße) mit der Gleisanlage als höhengleicher Bahnübergang hergestellt. Der hierfür erlassene Beschluss der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr vom 16.12.2008 (Az.: 3323H-30224-NPorts Brake-04/07 OI) hat die Überführung des Bahnübergangs mittels eines Brückenbauwerks und die damit verbundene Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs einem gesonderten Planfeststellungsverfahren vorbehalten, die nun verwirklicht werden soll. Für eine störungsfreie Führung des Schienen- und Straßenverkehrs soll der Bahnübergang aufgehoben und durch eine Straßenüberführung über die Gleise der DB Netz AG und der Hafenbahn ersetzt werden. Im Wesentlichen sind der Rück- und Neubau der Berliner Straße auf einer Länge von ca. 700 m einschließlich Geh- und Radweg, Neubau des Kreuzungsbauwerks, Neubau des Schutzbauwerks für die Leitungstrasse westlich der Bahnstrecke sowie der Rückbau des bestehenden Bahnüberganges geplant.

2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Vorhabensträgerin hat unter dem 18.06.2012 den Antrag auf Planfeststellung der vorstehend beschriebenen Maßnahme gestellt. Der Plan hat bei der Stadt Brake vom 03.09.2012 bis 02.10.2012 (einschließlich) zu jedermanns Einsicht ausgelegen. Zeit und Ort der Auslegung sind nach der vorliegenden amtlichen Bescheinigung ortsüblich bekannt gemacht worden.

In der Bekanntmachung sind diejenigen Stellen angegeben worden, bei denen Einwendungen gegen den Plan schriftlich bis zum 16.10.2012 einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren.

Nach vorheriger öffentlicher Bekanntmachung des Termins wurden die abgegebenen Stellungnahmen und erhobenen Einwendungen am 11.04.2013 in der Stadt Brake erörtert. Auf das Protokoll des Erörterungstermins wird Bezug genommen.

Im Erörterungstermin wurde die Errichtung einer Gleitwand als Lärmschutz vorgeschlagen. Die Vorhabensträgerin hat die Umsetzung des Vorschlages zugesagt und wird auf einem Abschnitt der Westseite der Brücke eine Gleitwand errichten. Die Planunterlagen wurden entsprechend um die Gleitwand ergänzt.

2.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

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 die Regelungen des AEG heranzuziehen sind, insbesondere

§§ 18ff AEG. In die Planfeststellung sind die für den Betrieb erforderlichen Neben- und Hilfs-einrichtungen, insbesondere Wasser- und Stromversorgungsanlagen, Zufahrten, Bahnstationen, Werkstätten und ähnliche technische Einrichtungen einzubeziehen. Zusätzlich sind die Regelungen des Verwaltungsverfahrensgesetzes bzgl. Planfeststellungsverfahren zu beachten.

Gemäß § 12 Abs. 2 ZustVO-Verkehr³ ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die in diesen Verfahren zuständige Planfeststellungsbehörde.

2.3 Materiell-rechtliche Bewertung

2.3.1 Planrechtfertigung

Im Zuge der Herstellung des Gleisanschlusses für die Norderweiterung des Hafens Brake wurde der Kreuzungsbereich der Berliner Straße (ehemals Boitwarder Straße) mit der Gleisanlage als höhengleicher Bahnübergang errichtet. Im Planfeststellungsänderungs- und -ergänzungsbeschluss für die o.g. Maßnahme vom 16.12.2008 wurden bereits die Aufhebung des höhengleichen Bahnübergangs und die Errichtung eines Brückenbauwerkes verpflichtend festgelegt.

Für den höhengleichen Bahnübergang wurde für den Zeitraum bis zur Errichtung des Brückenbauwerkes am 28.01.2010 eine befristete Ausnahmegenehmigung gem. § 2 Abs. 2 EKrG erteilt, sie endet spätestens am 30.06.2014.

Das Vorhaben ist objektiv gemessen an den Zielen des AEG und des EKrG aus Gründen des Wohls der Allgemeinheit vernünftigerweise geboten. Gem. § 4 Abs. 1 AEG müssen Eisenbahninfrastrukturen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit genügen. § 3 Nr. 3 EKrG bestimmt dazu, dass Kreuzungen, wenn und soweit es die Sicherheit und Abwicklung des Verkehrs unter Berücksichtigung der Verkehrsentwicklung erfordert, als Überführungen zu ändern sind. Die Berliner Straße, die nun als Überführung geplant ist, dient maßgeblich als Zubringer zum Hafen Brake, ebenso die kreuzenden Gleise der Hafenbahn. Hier findet starker Verkehr mit einem hohen Schwerverkehrsanteil statt. Zur Herstellung einer störungsfreien Führung der Schienen- und Straßenverkehre und zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehrs im Zuge der Erweiterung des Hafens Brake ist die Errichtung des Überführungsbauwerkes vernünftigerweise geboten.

2.3.2 Standort, Varianten

2.3.2.1 Beschreibung des Standortes

Das neue Brückenbauwerk einschließlich der Straßenrampen beginnt in Bau-km 0+112.000 der Berliner Straße. Von dort verschwenkt die Trasse in einem abgeflachten Bogen zunächst in westlicher Richtung, quert die Gleisanlagen und führt in einem weiteren Bogen in östlicher Richtung zur alten Straßentrasse und endet in Bau-km 0+814.176. Der neue Straßenverlauf weist eine Kurve in S-Form auf, in deren Mitte die Gleisanlagen liegen.

2.3.2.2 Beschreibung und Vergleich der Varianten

Eine grundsätzliche Alternative zum gewählten Vorhaben ist nicht erkennbar, da insbesondere eine Unterführung im Hinblick auf den vorhandenen Baugrund ausscheidet. Es wurden

³ Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr (ZustVO-Verkehr) vom 3.08.2009 (Nds. GVBl. Nr. 17/2009 vom 11.08.2009, Seite 316, 329), zuletzt geändert durch Art. 2 d. V. v. 14.11.2012 (Nds. GVBl. S. 444).

verschiedene Trassenführungen untersucht und bewertet. Dabei waren folgende Randbedingungen zu beachten:

- Gabelung der beiden Gleise mit einem größer werdenden Abstand in Richtung Norden
- Aufrechterhaltung des vorhandenen Bahnübergangs für die Verkehrsführung während der Bauzeit
- Mast der E.ON-Freileitung nördlich des Bahnübergangs
- Elektrifiziertes DB-Gleis mit einer geforderten Mindest-Durchfahrtshöhe von 7,62 m
- E.ON-Freileitung mit einem erforderliche Abstand zur OK-Fahrbahn von mind. 7,00 m
- Kreuzungswinkel zwischen der Trassenachse und der Gleisachse
- Lage des Kreuzungspunktes

Um die Stützweite der Brücke gering zu halten, ist der Kreuzungspunkt möglichst weit im Süden anzusetzen. Die Positionierung der Kreuzung südlich des E.ON-Mastes scheidet aus, da dann der Bahnübergang überplant würde.

2.3.2.3 Gewählte Linie

Die gewählte Trasse kreuzt die Gleise nördlich des E.ON-Mastes in einem Abstand von rd. 27,00 m. Die höhenmäßigen Anforderungen bezüglich der Oberleitungsanlage der Bahn sowie der E.ON-Freileitung sind erfüllt. Der gewählte Kreuzungswinkel von 63,2 ° bildet den optimalen Kompromiss zwischen der Bauwerkslänge und einem gefälligen Trassenverlauf des neuen Straßenabschnitts der Berliner Straße.

2.3.3 Immissionen

2.3.3.1 Lärm

2.3.3.1.1 Allgemeines

Der Schutz der Anlieger vor Straßenverkehrslärm 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 dienenden Gebiete sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der 16. BImSchV. Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange hat die Vorhabensträgerin diesem Gebot Rechnung getragen, indem sie das Vorhaben im vorbelasteten Raum durchführt

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umweltauswirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 BImSchG in Verbindung mit der 16. BImSchV). Die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärmemissionen ist auf der Grundlage dieser gesetzlichen Grundlagen vorzunehmen.

In § 3 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Straßen nach Anlage 1 der Verordnung, den "Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 - RLS - 90" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung 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.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf die zu bauende oder zu ändernde Straße. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden (BVerwG Urteil v. 21.03.96, NVwZ 96, 1003).

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

- 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.

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgläusche zum Schutze der Betroffenen, im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich.

2.3.3.1.2 Lärmberechnung

Zur Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmimmissionen und zur Prüfung, ob durch die Neubaumaßnahme die Immissionsgrenzwerte gemäß 16. BImSchV eingehalten werden, wurde eine schalltechnische Untersuchung vom Ingenieurbüro Bonk – Maire – Hoppmann GbR vom 24.02.2011 auf Grundlage des Verkehrsentwicklungsplans der Stadt Brake mit dem Prognosehorizont 2020 vorgenommen.

Besonders bedeutsam für die Beurteilung der künftigen Verkehrslärmbelastung ist die Verkehrsprognose. Die maßgebliche stündliche Verkehrsstärke und der Lkw-Anteil wurden vom Straßenbaulastträger mit der der Planung zugrunde liegenden prognostizierten durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke (DTV) berechnet.

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 Messungen (Ullrich, DVBI 85, 1159).

Für die Berliner Straße wurde ein Wert von 2.500 Kfz/24 h ermittelt mit einem Lkw-Anteil von 24% am Tag und 35% in der Nacht. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit von zurzeit 70 km/h soll auf 50 km/h gesenkt werden. Die im Gutachten betrachteten Immissionsorte und Freibereiche sind südlich der Boitwarder Straße als Allgemeines Wohngebiet und nördlich

als Mischgebiet festgesetzt worden. Die geltenden Grenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts bzw. 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts werden unterschritten.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese Verkehrsuntersuchung, die auf einer geeigneten Methode und ausreichenden Daten beruht, methodisch richtig erarbeitet und inhaltlich nachvollziehbar; sie ist daher eine ausreichende Grundlage für die getroffene Entscheidung. Ein längerer Prognosezeitraum musste nicht gewählt werden.

2.3.3.1.3 Ergebnis der schalltechnischen Untersuchung

Es wurde an insgesamt 40 Immissionspunkten (Wohnhäuser und Außenwohnbereiche) die schalltechnischen Auswirkungen der Baumaßnahme untersucht. Wie den Berechnungsunterlagen (Unterlage 17) zu entnehmen ist, werden an sämtlichen Immissionspunkten, sowohl der Wohngebäude als auch der Außenwohnbereiche, die jeweils einzuhaltenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten bzw. unterschritten. Es besteht daher keine Notwendigkeit, aktive oder passive Lärmschutzmaßnahmen durchzuführen oder Entschädigungen für Außenwohnbereiche zu leisten.

Eine im Rahmen der Abwägung durchgeführte Summenpegelbetrachtung unter Berücksichtigung des Straßen- und des Schienenverkehrslärms hat ergeben, dass die jeweiligen Sanierungsgrenzwerte für Wohngebiete und für Mischgebiete am Tage und in der Nacht in beiden Fällen an allen Immissionsorten eingehalten werden. Die ermittelten Werte bleiben damit unterhalb der Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht, ab der eine grundrechtsrelevante Gesundheitsgefährdung angenommen wird. Eine Gesundheitsgefährdung der im Bereich des Vorhabens lebenden Anwohner kann somit ausgeschlossen werden. Schallschutzmaßnahmen sind unter dem Aspekt der Gesundheitsgefährdung daher nicht geboten.

Im Erörterungstermin wurde seitens des Ingenieurbüros die Errichtung einer Gleitwand vorgeschlagen, die anstelle einer Leitplanke direkt am Fahrbahnrand errichtet wird. Die Vorhabensträgerin hat die Errichtung der Gleitwand zugesagt. Die Planunterlagen wurden mit Deckblatt vom 02.05.2013, das die Gleitwand beinhaltet, ersetzt. Diese verläuft auf der Westseite der Brücke, schirmt die dortige Wohnbebauung gegen das Brückenbauwerk ab und trägt damit zu einer Verringerung der Lärmwerte bei. Auf Ziffer 1.1.3.3.1 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

2.3.4 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Das betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind im Landschaftspflegerischen Begleitplan beschrieben. 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 weder durch eine Variante noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die Minimierungsmaßnahmen sind im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans beschrieben. Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen anderen Belange wird das Vorhaben deshalb so, wie es beantragt wurde, mit den oben aufgeführten Nebenbestimmungen für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Das Vorhaben muss nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Grundsätze und Ziele (vgl. § 1 BNatSchG i.V.m. § 1 NAGBNatSchG) unterlassen werden, denn die für das Straßenbauvorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage kein Vorrang zu (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 aber nicht dominierend (BVerwG vom 7.3.1997, UPR 97, 329).

2.3.4.1 Eingriffsregelung nach §§ 13 ff BNatSchG und §§ 5 f NAGBNatSchG

Das Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG, §§ 5 ff. NAGBNatSchG). Danach sind erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft (Eingriffe) vom Verursacher vorrangig zu vermeiden. Nicht vermeidbare erhebliche Beeinträchtigungen sind durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen oder, soweit solche nicht möglich sind, durch einen Ersatz in Geld zu kompensieren (§ 13 BNatSchG). Die strikt zu beachtenden Pflichten des § 15 BNatSchG sind eingehalten. Die jeweilige Ausgestaltung der Vermeidungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung angemessen berücksichtigt.

2.3.4.1.1 Eingriff

Der Neubau des Brückenbauwerkes Berliner Straße bringt eine Vielzahl von Eingriffen in Natur und Landschaft mit sich. Solche Eingriffe sind Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen können (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

2.3.4.1.2 Vermeidung

Das in § 15 Abs. 1 BNatSchG statuierte strikt zu beachtende⁴ Vermeidungsgebot ist im Rahmen der festgestellten Planung beachtet. Beeinträchtigungen sind vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen gegeben sind, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringen Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen (§ 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG). Das Vermeidungsgebot verlangt folglich nicht eine Unterlassung des Vorhabens, sondern die Vermeidung damit einhergehender Beeinträchtigungen neben der Realisierung des Vorhabens am vorgesehenen Standort.

Diesem strikten naturschutzrechtlichen Vermeidungsgebot wird die Planung gerecht. Insofern wird auf die vorgesehenen Maßnahmen im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP - Unterlage 19) verwiesen.

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

- V1 Schutz von Gehölzstandorten, Vegetationsbeständen während der Bauausführung gemäß RAS-LP4 und DIN 18920
- V2 Begrenzung der Baustelleneinrichtungsflächen auf das erforderliche Mindestmaß, die Flächen sind während der gesamten Bauzeit dauerhaft einzuzäunen
- V3 Wiederherstellung beeinträchtigter Böden nach Abschluss der Bauarbeiten gemäß DIN 18915, DIN 18916, DIN 18917, DIN 18919 und DIN 18920
- V4 Rodung der Gehölze nur in der Zeit vom 01. Oktober bis 28. / 29. Februar eines Jahres
- V5 Neuanlage der überbauten Gräben
- V6 Erhalt hochwertiger Bäume durch kleinräumiges Verschwenken der Rad- und Fußwegtrasse und kleinflächigen Verzicht auf Baustelleneinrichtungsfläche

⁴ BVerwG, Urteil vom 7.3.1997 - 4 C 10.96, Rn. 22.

Es verbleiben allerdings auch nach Realisierung der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen insbesondere folgende Beeinträchtigungen, die sich auf den Kompensationsbedarf auswirken:

- Beeinträchtigung von Bodenfunktionen durch anlagebedingte Versiegelung und Überschüttung von Böden der Wertstufe 1 von ca. 10.756 qm sowie Böden der Wertstufe 2 und 3 von ca. 10.621 qm

2.3.4.1.3 Ausgleich und Ersatz

Die Planung hält ebenfalls die strikte Pflicht⁵ zu möglichen Ausgleichs- oder Ersatzmaßnahmen nach § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG ein.

Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild wieder landschaftsgerecht neu gestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Der erforderliche Ausgleich ist gleichsam erreicht, wenn alle erheblichen Beeinträchtigungen mit Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auf ein unerhebliches Maß gesenkt werden können. Sie stehen im räumlich-funktionalen Zusammenhang mit der durch den Eingriff verursachten Beeinträchtigung. Dafür müssen sie nicht zwangsläufig an Ort und Stelle des Eingriffs ausgeführt werden, aber in dem Raum, der von dem Eingriff in Mitleidenschaft gezogen wird. Das ist fast immer ein größeres Gebiet als die überbaute oder unmittelbar veränderte Grundfläche.

Der Landschaftspflegerische Begleitplan sieht folgende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vor:

- A1 – A3 Anlage von Wiesenflächen mit Feldgehölzen aus standortgerechten einheimischen Baum- und Straucharten sowie deren dauerhafte Pflege in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde
- A4 Pflanzung von Baumreihen und Einzelbäumen
- A5 Anlage von feuchten Weiden- und Faulbaumgebüsch

Die erforderlichen Ersatzmaßnahmen zur vollständigen Kompensation des Eingriffs erfolgen außerhalb des Eingriffsbereichs und außerhalb des Plangebietes. Die Umsetzung erfolgt im erforderlichen Umfang im Rahmen des Flächenpools Augusthausen des Landkreises Wesermarsch.

- E1 Aufwertung eines Feldgehölzes auf Flächen der Gemarkung Schwei, Flur 6, Flurstücke Nr. 398/1 und 400/2 (anteilig) in einer Größe von 7.329 qm

Die Einzelmaßnahmen zur Aufwertung des Feldgehölzes sind in Unterlage 9 aufgeführt. Die Maßnahmen sind in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde (Landkreis Wesermarsch) fachgerecht durchzuführen, die Flächen sind dauerhaft fachgerecht zu pflegen und als Kompensationsmaßnahme zu erhalten. Die DIN 18320, DIN 18915, DIN 18916, DIN 18917 und DIN 18919 sind verbindlich zu beachten.

Nach Durchführung dieser Maßnahmen ist der Eingriff vollständig kompensiert.

⁵ BVerwG, Urteil vom 30.10.1992, NVwZ 93, 565 und Urteil vom 01.09.1997, NuR 1998, 41.

2.3.4.2 Artenschutz (Tiere, Pflanzen)

Das Vorhaben bewegt sich im Rahmen strikt zu beachtenden Artenschutzrechts. Der vorliegende Plan löst keine Verbote im Sinne der §§ 39 Abs. 6 und 44 Abs. 1 und 2 BNatSchG aus. Die der artenschutzrechtlichen Prüfung zugrunde liegende Tatsachenlage beruht auf dem nicht zu beanstandenden Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag im Rahmen des LBP, S. 84 ff. der in sich schlüssig und ohne Widersprüche ist. Er wird deshalb von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage der eigenen Prüfung herangezogen.

Für - wie hier - nach § 15 BNatSchG zulässige Eingriffe in Natur und Landschaft liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens ein Verstoß gegen die vorgenannten Zugriffsrechte nicht vor (§ 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten oder solche Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, liegt ein Verstoß gegen das Verbot von § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und im Hinblick auf damit verbundene unvermeidbare Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch gegen das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 1 nicht vor, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Dies ist der Fall, wenn sich die ökologische Gesamtsituation des von dem Vorhaben betroffenen Bereichs im Hinblick auf seine Funktion als Fortpflanzungs- und Ruhestätte nicht verschlechtert (BT-Drs. 16/5100, S. 12). Für Standorte wild lebender Pflanzen der in Anhang IVb der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführten Arten gelten die Sätze 2 und 3 entsprechend. Sind andere besonders geschützte Arten betroffen, liegt bei Handlungen zur Durchführung eines Eingriffs oder Vorhabens kein Verstoß gegen die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote vor.

Wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen sowie wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten werden durch das Vorhaben in keiner Weise tangiert. Auch werden Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten durch das Vorhaben nicht beeinträchtigt. Die Einschlägigkeit der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände kann damit insgesamt, also auch im Hinblick auf Art. 5 V-RL, ausgeschlossen werden.

Vögel

Die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG sind nicht verletzt. Die Verbotstatbestände beziehen sich auf wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten. Nach § 7 Abs. 2 Nr. 13 Buchst. b und c BNatSchG fallen darunter unter anderem Tierarten aus Anhang IV der FFH-Richtlinie (EG), sämtliche europäische Vogelarten, d.h. gemäß § 7 Abs. 2 Nr. 12 BNatSchG in Europa natürlich vorkommende Vogelarten im Sinne des Art. 1 der VS-Richtlinie (EG), sowie die in der Spalte 2 der Anlage 1 zu § 1 Satz 1 BArtSchV mit einem Kreuz versehenen Arten.

Das Untersuchungsgebiet ist aufgrund der Vorbelastung aus Straße und Schiene sowie der hafenauffinen gewerblichen Nutzung und der westlich angrenzenden Wohnbebauungen kein Lebensraum für empfindliche Vogelarten. Es sind allgemein verbreitete Vogelarten der Siedlungen und Siedlungsränder vorhanden, vor allem Gehölzbrüter. Störungsempfindliche Vogelarten wie Wiesenbrüter oder Arten des Feuchtgrünlandkomplexes in Verbindung mit Röhrichten (z.B. Wachtelkönig) sind erst in den entfernt liegenden Vogelschutzgebieten des Strohhäuser Vorlands nachweisbar. Das beantragte Vorhaben wirkt jedoch nicht in diese Besonderen Schutzgebiete hinein. Zu betrachten sind hier somit die allgemein verbreiteten und unempfindlichen Vogelarten.

Durch die Rodung bzw. Baufeldfreiräumung außerhalb der Brut- und Winterquartierzeit werden die Verbote des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG im Hinblick auf die vorkommenden Vogel- und Fledermausarten vermieden. Es ist sichergestellt, dass sich im Baufeld keine brütenden Tiere aufhalten und demgemäß keine baubedingten Verluste eintreten.

Mit der genannten Regelung ist auch die baubedingte Entnahme, Beschädigung oder der Verlust von Fortpflanzungs- oder Ruhestätten ausgeschlossen. Zwar entfallen Teilflächen großer Nahrungsreviere, diese sind aber aufgrund ihres geringen relativen Flächenanteils am Gesamthabitat der Arten innerhalb der naturräumlichen Region und einer nicht bestehenden speziellen Funktion oder Bedeutung als vernachlässigbar für die Population anzusehen. Die Tiere haben die Möglichkeit, in geeignete und ungestörte Bereiche auszuweichen. Ggf. betroffene Brutvogelarten sind in der Lage, in der neuen Brutsaison ein neues Nest zu bauen. Die ökologische Funktion der vom Eingriff betroffenen Lebensstätten kann daher im räumlichen Zusammenhang auch weiterhin erfüllt werden (vergleiche § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG). Daher läge ein Verstoß gegen das vorgenannte Verbot selbst dann nicht vor, wenn einzelne Fortpflanzungsstätten durch das Vorhaben betroffen würden. Somit ist der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG nicht erfüllt.

Letztlich ist – in Übereinstimmung mit der Beurteilung des Artenschutzbeitrages – auch der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG nicht erfüllt. Durch das Bauvorhaben werden keine Tiere während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeit soweit erheblich gestört, dass der Erhaltungszustand der lokalen Population einer dieser Arten verschlechtert würde. Zwar können baubedingt Störungen auftreten, die betroffenen Arten sind jedoch an Verkehrslärm, Lärm durch Menschen und verschiedene Störungen, wie sie in und an Wohnsiedlungen mit Gehölzbestand regelmäßig auftreten gewöhnt. Es ist nicht mit dem Wegfall von Brutpaaren dieser Arten zu rechnen. Da die allgemein verbreiteten Vogelarten der Siedlungen und Siedlungsränder ein bis zwei Nachbruten im Jahr haben, ist ein negativer Effekt auf den Erhaltungszustand der lokalen Population auszuschließen.

Fledermäuse

Das im Rahmen des LBP betrachtete Untersuchungsgebiet weist keine Lebensraumbedingungen für Fledermäuse auf. Ein Vorkommen wurde nicht festgestellt und ist aufgrund der Habitatansprüche und Verbreitung der Arten auch nicht gegeben. Aufgrund der Untersuchung der in Betracht kommenden Bäume hinsichtlich möglicher Sommerquartiere und Wochenstuben sind keine geeigneten Strukturen an Stämmen, Ästen und Rinde vorhanden, die eine Habitateignung entfalten. Das Vorhaben löst keine artenschutzrechtlichen Zugriffe auf Fledermäuse aus.

Ergebnis zu der Beurteilung der Verbotstatbestände

Die artenschutzrechtliche Prüfung hat ergeben, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht gegeben sind.

Ausnahmeentscheidung gemäß § 45 Abs. 7 Satz 1 Nr. 5 BNatSchG

Vor dem Hintergrund, dass o. g. Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG nicht einschlägig sind, ergibt sich auch nicht das Erfordernis einer Ausnahme gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG.

2.3.5 Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz

2.3.5.1 Entwässerung

Die Entwässerung der Fahrbahnfläche erfolgt abschnittsweise über das Bankett und Straßeneinläufe, das Oberflächenwasser wird ungereinigt den straßenbegleitenden Gräben zugeführt bzw. versickert über das Bankett und die Straßendamböschung. Durch den Straßendamm werden bestehende Gräben überschüttet. Westlich der Gleisanlage wird der Graben am Fuße des Straßendamms neu profiliert, östlich der Gleisanlage verläuft der neue Graben östlich der Behelfsstraße. Die einzelnen Gräben werden über Durchlässe miteinander verbunden. Die Sicherung der Ein- und Ausläufe erfolgt mittels Steinaufschüttungen. Generell werden die straßenbegleitenden Gräben mit dem gleichen Abflussquerschnitt wieder hergestellt und höhengleich an den Bestand angeschlossen.

2.3.6 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.3.6.1 Allgemeines

Für das Vorhaben ist gemäß §§ 2 und 3 sowie 3a - 3f UVPG i. V. m. Nr. 14 der Anlage 1 zum UVPG eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Dies ergibt sich aus § 3e Abs. 1 UVPG, wonach die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch für die Änderung oder Erweiterung eines Vorhabens geboten ist, für das als solches bereits eine UVP-Pflicht besteht, wenn nach Nr. 2 eine Vorprüfung des Einzelfalls im Sinne des § 3c Abs. 1 Satz 1 und 3 UVPG ergibt, dass die Änderung oder Erweiterung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen haben kann. Die Planfeststellungsbehörde hat daher eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls nach § 3c UVPG durchgeführt. Die anhand der Kriterien der Anlage 2 des UVPG durchgeführte Prüfung der eingereichten Unterlagen hat ergeben, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind. Eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt daher, was der Öffentlichkeit hiermit gem. § 3a UVPG bekannt gegeben wird.

2.4 Stellungnahmen und Einwendungen

Im Folgenden werden die Stellungnahmen und Einwendungen zusammengefasst dargestellt und beantwortet. Wegen der Einzelheiten der Stellungnahmen und Einwendungen wird auf die jeweiligen Schriftstücke verwiesen.

2.4.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

2.4.1.1 Stadt Brake

Die im Vorfeld mit der Stadt abgestimmte Maßnahme wird begrüßt.

2.4.1.2 Landkreis Wesermarsch

Es werden keine Bedenken oder Anregungen vorgetragen.

2.4.1.3 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Oldenburg

Der Geschäftsbereich Oldenburg weist darauf hin, dass Angaben über die bisherige und künftige Widmung der Boitwarder und Berliner Straße fehlen. Da die Boitwarder Straße ihre Bedeutung als Kreisstraße verliert, wird ein Konzept der künftigen Widmung gefordert. Die Vorhabensträgerin erwidert, dass 2007 und 2008 bereits Teilbereiche der Boitwarder Straße eingezogen wurden. Der Landkreis Wesermarsch hat für den östlichen Abschnitt der

Kreisstraße, auf dem seit 2008 kein öffentlicher Verkehr mehr stattfindet, die Entwidmung eingeleitet. Für den verbleibenden Abschnitt zwischen der Einmündung zur Berliner Straße im Osten und der Sinaburger Straße im Westen ist der Status einer Kreisstraße noch gegeben. Der Landkreis Wesermarsch plane für die im Kreisgebiet in Frage kommenden Kreisstraßen die Erstellung eines Abstufungskonzeptes. Die künftige Widmung der Boitwarder Straße sollte für die Planfeststellung jedoch nicht thematisiert werden, sondern außerhalb des Verfahrens geregelt werden.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Auffassung der Vorhabensträgerin an. Die Einstufung von Straßen ist weder Gegenstand des Verfahrens noch ist die Entscheidung darüber von der Planfeststellungsbehörde zu treffen.

2.4.1.4 Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung, Regionaldirektion Meppen (LGLN)

Das LGLN empfiehlt eine Aktualisierung der Planunterlagen, da diese nicht dem aktuellen Stand entsprechen. Weitere Anregungen oder Bedenken bestehen nicht. Die Vorhabensträgerin führt aus, dass die Planunterlagen zwischenzeitlich aufgrund von Vermessungsarbeiten aktualisiert wurden. Nach Abschluss der Maßnahme werde das Vorhaben zudem vollständig eingemessen.

2.4.1.5 Landwirtschaftskammer Niedersachsen (LWK)

Die LWK erhebt keine Bedenken gegen die Planung.

2.4.1.6 Wehrbereichsverwaltung Nord

Es bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben. Eine weitere Beteiligung am Verfahren könne daher unterbleiben.

2.4.1.7 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)

Das LBEG bittet um Beteiligung der EWE, daneben sind die Schutzstreifen beidseitig der Leitungen zu beachten. Die Vorhabensträgerin weist daraufhin, dass bereits im Vorfeld mit der EWE im Hinblick auf im Plangebiet befindlichen Leitungen eine Abstimmung erfolgt ist. Im Zuge der Baumaßnahme wird die EWE weiterhin am Verfahren beteiligt.

2.4.1.8 EWE Netz GmbH

Die EWE bittet um Beachtung der Versorgungsleitungen, vor Baubeginn sind aktuelle Bestandspläne einzuholen. Dies wird von der Vorhabensträgerin zugesagt. Auf Ziffer 1.3.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

2.4.1.9 Kabel Deutschland GmbH

Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen der Kabel Deutschland GmbH.

2.4.1.10 Deutsche Telekom AG

Im Planbereich befinden sich Telekommunikationsleitungen. Der Bitte um rechtzeitige Abstimmung der Maßnahmen wird seitens der Vorhabensträgerin entsprochen. Auf Ziffer 1.3.3 dieses Beschlusses wird Bezug genommen.

2.4.1.11 E.ON Netz GmbH

E.ON weist auf ihre 110-kV-Freileitung hin. Die im Kreuzungspunkt der geringsten Annäherung der Straßenfläche zu den Freileitungsseilen bei Bau-km 0+460,751 vorgesehene Straßenhöhe von 11,682 m über N.N. ist einzuhalten. Für sämtliche Arbeiten innerhalb des Lei-

tungsschutzbereiches ist eine max. Höhe von 16,00m über N.N. zulässig. Aufschüttungen oder kurzzeitige Erdablagerungen innerhalb des Leitungsschutzbereiches dürfen nur mit Zustimmung der E.ON Netz GmbH vorgenommen werden. Die Vorhabensträgerin sagt zu, die Vorgaben der E.ON entsprechend zu berücksichtigen und die Arbeiten im Leitungsschutzbereich abzustimmen. Auf Ziffer 1.3.4 dieses Beschlusses wird hingewiesen.

2.4.1.12 PLEdoc GmbH

Im Planbereich sind keine Versorgungsanlagen der PLEdoc betroffen. Änderungen des Geltungsbereiches oder Erweiterung / Verlagerung des Projekts sind unverzüglich mitzuteilen. Die Vorhabensträgerin erwidert, dass keine Änderungen geplant sind. Auf Ziffer 1.3.5 des Beschlusses wird verwiesen.

2.4.1.13 DB Services Immobilien GmbH

Gegen das Vorhaben bestehen grundsätzlich keine Bedenken, wobei die lichte Höhe und lichte Weite bei Brückenbauwerken ausreichend bemessen sein müssen. Mit der DB sei eine Kreuzungs- und Baudurchführungsvereinbarung abzuschließen. Im Hinblick auf die weiteren Anmerkungen der DB zum Brückenbauwerk, der Oberleitung und dem Oberbau sichert die Vorhabensträgerin die entsprechende Berücksichtigung im weiteren Verfahren sowie bei der Umsetzung der Maßnahme zu. Auf Ziffer 1.3.6 des Beschlusses wird hingewiesen.

2.4.1.14 Eisenbahn-Bundesamt (EBA)

Das EBA schließt sich der Stellungnahme der DB Netz AG an.

2.4.1.15 Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH

Aus eisenbahntechnischer Sicht bestehen gegen das Vorhaben keine Einwände, sofern die in der Stellungnahme vom 31.08.2013 genannten Auflagen beachtet werden. Die Vorhabensträgerin hat mit Schreiben vom 26.08.2013 die Einhaltung der Auflagen zugesichert. Auf Ziffer 1.3.1 des Beschlusses wird Bezug genommen.

2.4.1.16 II. Oldenburgischer Deichband

Belange des Deichbandes werden nicht berührt.

2.4.1.17 Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV)

Es wird um Berücksichtigung der im Planbereich verlaufenden Ver- und Entsorgungsanlagen des OOWV gebeten, dies wird von der Vorhabensträgerin zugesichert. Auf Ziffer 1.3.7 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.4.1.18 Industrie- und Handelskammer Oldenburg (IHK)

Die Maßnahme wird seitens der IHK begrüßt.

2.4.1.19 Polizeiinspektion Cuxhaven/Wesermarsch

Gegen die Maßnahme bestehen grundsätzlich keine Bedenken. Es wird angeregt, bei der Planung auch die Transportmöglichkeit von Windenergieflügeln mit Längen über 52 m zu berücksichtigen. Die Vorhabensträgerin verweist auf die gewählte Gradienten des Brückenbauwerkes, die die Nutzung der Brücke auch Sondertransporten mit Windenergieflügeln der aktuellen Generation ermöglicht.

2.4.2 Einwendungen

2.4.2.1 Einwender E 1

Die Auffassung, Boitwarden stehe unter Denkmalschutz, wird von der Vorhabensträgerin verneint. Die Planfeststellungsbehörde stellt hierzu fest, dass sich im Umsetzungsbereich der geplanten Maßnahme nach Auskunft der Stadt Brake keine denkmalgeschützten Gebäude oder Bodendenkmale befinden. Im Übrigen wird auf Ziffer 1.3.8 verwiesen.

Der Einwender schlägt als Alternative zur Brücke eine Trasse zwischen den Ortsteilen Golzwarden und Boitwarden mit Anbindung an die B 212 vor. Mit der Errichtung einer zweiten Sicherungsanlage am vorhandenen BÜ könne die Straßenführung unverändert bestehen bleiben. Die Vorhabensträgerin führt aus, dass die Errichtung des Brückenbauwerkes bereits im Planfeststellungsänderungs- und -ergänzungsbeschluss vom 16.12.2008 festgelegt worden sei. Der Weiterbetrieb bzw. das Bestehen der höhengleichen Kreuzung sei zurzeit nur aufgrund der befristeten Ausnahmegenehmigung nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz zugelassen. Die vom Einwender vorgetragene Alternative einer „Ortsumgehung Golzwarden“ sei nicht Gegenstand des laufenden Planfeststellungsverfahrens. Unter Hinweis auf die weitergehenden Ausführungen in der Stellungnahme der Vorhabensträgerin schließt sich die Planfeststellungsbehörde dieser Auffassung an. Eine Alternative zu der hier beantragten Maßnahme stellt die „Umfahrung“ nicht dar, da sie nicht dem Planungsziel der Beseitigung des höhengleichen Bahnübergangs durch ein Überführungsbauwerk zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der dortigen Verkehrsströme entspricht. Im Übrigen wird auf Ziffer 2.3.1 des Beschlusses verwiesen.

Zu der vom Einwender angesprochenen Beseitigung alten Baumbestandes wird auf die erfolgte Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde Bezug genommen. Sämtliche Eingriffe werden durch entsprechende Kompensationsmaßnahmen ausgeglichen. Hierzu wird verwiesen auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.4.1.

Zu dem befürchteten Anstieg der Lärm- und Verkehrsbelastung verweist die Vorhabensträgerin auf die schalltechnischen Untersuchungen, eine Überschreitung der Grenzwerte wurde bei keinem der untersuchten Gebäude und Außenwohnbereiche festgestellt. Auch werde die Verkehrsbelastung nicht allein durch die Errichtung der Brücke ansteigen. Die allgemeine Verkehrszunahme sei in die schalltechnische Bewertung eingeflossen. Die Planfeststellungsbehörde führt dazu ergänzend aus, dass die seitens der Antragstellerin vorgelegte schalltechnische Untersuchung (Unterlage 17) aus dem Jahr 2011 auf Grundlage der einschlägigen Vorschriften erstellt worden ist. Diese ist in sich schlüssig und nachvollziehbar. Die der schalltechnischen Berechnung zugrunde liegenden Verkehrsdaten beruhen auf der zu erwartenden künftigen Verkehrsbelastung im Jahr 2020. Dafür wurde basierend auf dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Brake vom Ingenieurbüro Schubert eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt. Das Ergebnis, die verwendete Verkehrsprognose für das Prognosejahr 2020 mit einer durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärke von 2.500 Kfz/24h beinhaltet somit nicht nur die heutige Verkehrssituation sondern geht durch die Berücksichtigung der zukünftigen Verkehrsentwicklung noch darüber hinaus. Die schalltechnische Berechnung hat für sämtliche in die Untersuchung einbezogenen Gebäude und Außenwohnbereiche ergeben, dass die Grenzwerte eingehalten bzw. unterschritten werden. Ein Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen wird nicht ausgelöst. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.3 wird verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde nimmt Bezug auf den Erörterungstermin, in dem die Errichtung einer Gleitwand direkt am Fahrbahnrand der Brücke vorgeschlagen wurde. Die Vorhabensträgerin hat sich im Termin mit dem Bau der Gleitwand einverstanden erklärt, auf Ziffer 1.1.3.3.1 des Beschlusses wird insoweit verwiesen. Durch die Errichtung der Gleitwand wird die rechtlich zulässige Lärmbelastung noch einmal vermindert.

Im Hinblick auf die seitens des Einwenders geltend gemachte Wertminderung wird zur grundsätzlichen Problematik der Wertminderung von Wohngebäuden und damit ggf. in Zusammenhang stehenden Einbußen der Wohnqualität durch Straßenbauvorhaben darauf hingewiesen, dass es für wertbeeinflussende Maßnahmen im Umfeld des Grundstücks grundsätzlich keine materielle Entschädigung gibt, sofern ein Grundstück - so wie hier - nicht unmittelbar für ein Straßenbauvorhaben in Anspruch genommen wird. Darüber hinaus besteht kein Anspruch des Einzelnen auf Unveränderlichkeit seiner Umgebung. Der Einzelne muss also Beeinträchtigungen aufgrund notwendiger Veränderungen von Verkehrswegen oder auch des Landschaftsbildes grds. entschädigungslos hinnehmen, wenn sein Eigentum nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird. Ein Anspruch auf den Erhalt des derzeitigen Zustandes oder eine Ausnahme von diesem Grundsatz besteht hier nicht.

Sofern die Einwendung nicht erledigt ist, wird sie zurückgewiesen.

2.4.2.2 Einwender E 2

Hinsichtlich des geforderten Lärmschutzes sowie einer Entschädigung des Wertverlustes der Grundstücke und der Minderung der Wohnqualität wird auf die Ausführungen zu vorstehender Ziffer 2.4.2.1 verwiesen.

Eine im Rahmen der Abwägung durchgeführte Summenpegelbetrachtung unter Berücksichtigung des Straßen- und des Schienenverkehrslärms hat ergeben, dass die jeweiligen Sanierungsgrenzwerte für Wohngebiete und für Mischgebiete am Tage und in der Nacht in beiden Fällen an allen Immissionsorten eingehalten werden. Die ermittelten Werte bleiben damit unterhalb der Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht, ab der eine grundrechtsrelevante Gesundheitsgefährdung angenommen wird. Eine Gesundheitsgefährdung der im Bereich des Vorhabens lebenden Anwohner kann somit ausgeschlossen werden.

Die Einwendung wird, soweit sie nicht erledigt ist, zurückgewiesen.

2.4.2.3 Einwender E 3

Im Wesentlichen werden die gleichen Einwendungen wie die Einwenderin E 2 vorgetragen. Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auf die Ausführungen zu vorstehender Ziffer 2.4.2.2 bzw. 2.4.2.1, die für den Einwender entsprechend gelten.

Die Einwendung wird, soweit sie nicht erledigt ist, zurückgewiesen.

2.4.2.4 Einwender E 4

Der Einwender befürchtet eine steigende Lärmbelastung und fordert Schutzmaßnahmen für den gesamten westlichen Bereich der Boitwarder Straße. Hier wird auf die schalltechnische Untersuchung verwiesen, die die künftige Verkehrssituation - nach Errichtung des Brückenbauwerkes - einbezieht und die Einhaltung der geltenden Grenzwerte an allen Wohngebäuden und Außenwohnbereichen bestätigt. Eine im Rahmen der Abwägung durchgeführte Summenpegelbetrachtung unter Berücksichtigung des Straßen- und des Schienenverkehrslärms hat ergeben, dass die jeweiligen Sanierungsgrenzwerte für Wohngebiete und für Mischgebiete am Tage und in der Nacht in beiden Fällen an allen Immissionsorten eingehalten werden. Die ermittelten Werte bleiben damit unterhalb der Werte von 70 dB(A) am Tag und 60 dB(A) in der Nacht, ab der eine grundrechtsrelevante Gesundheitsgefährdung angenommen wird. Eine Gesundheitsgefährdung der im Bereich des Vorhabens lebenden Anwohner kann somit ausgeschlossen werden.

Im Übrigen wird auf die vorstehenden Ausführungen zum Einwender E 1 unter Ziffer 2.4.2.1 Bezug genommen.

Der Einwender vertritt die Auffassung, der geringe Abstand der Gebäude der Weserstraße zur Fahrbahn wirke sich aufgrund des durch die Baumaßnahme zunehmenden Schwerlastverkehrs negativ aus. Die Vorhabensträgerin weist darauf hin, dass die Weserstraße in der Bauklasse 2 errichtet wurde und damit für LKW-Verkehr ausgelegt ist. Nach Ansicht der Planfeststellungsbehörde ist mit der geplanten Brückenbaumaßnahme weder eine Änderung der Verkehrsführung noch der Verkehrsbelastung der Weserstraße verbunden, auch sind keine baulichen Änderungen der Straße vorgesehen. Der im Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Brake zugrunde liegende Prognosehorizont 2020 berücksichtigt die Verkehrszunahme bei einer vollständigen Auslastung der noch nicht genutzten Hafenerweiterungsflächen. Schutzmaßnahmen an den Gebäuden der Weserstraße sind aufgrund dieser Verkehrszahlen nicht erforderlich.

Der Bitte nach einer Beweissicherung für die Gebäude an der Weserstraße wird seitens der Planfeststellungsbehörde nicht entsprochen. Im Hinblick auf mögliche durch die Baumaßnahme auftretende Erschütterungen regelt Ziffer 1.1.3.2.4 dieses Beschlusses zwar eine Beweissicherung, diese umfasst jedoch nur Gebäude innerhalb eines Korridors von 50 m um das Brückenbauwerk. Die Gebäude entlang der Weserstraße befinden sich außerhalb dieses Bereiches, baubedingte Erschütterungen sind hier nach den im Erörterungstermin vorgestellten Erschütterungsberechnungen des Ingenieurbüros IGB gemäß den Vorgaben und Grenzwerten der DIN 4150 Teil 3 für Erschütterungen im Bauwesen nicht zu erwarten. Im vorliegenden Fall wird weder unmittelbar noch (in schwer und unerträglicher Weise) mittelbar in die Rechtsstellung des Betroffenen bzw. in sein Grundeigentum eingegriffen, so dass ein Anspruch auf Entschädigung nicht besteht.

Fragen der Straßenausbaubeitragssatzung sind kommunale Angelegenheiten und nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Nach Auskunft der Vorhabensträgerin ergeben sich durch die Errichtung des Brückenbauwerkes keine Beitragszahlungen für die Anlieger.

Die Einwendungen werden, soweit sie nicht erledigt sind, zurückgewiesen.

2.4.2.5 Einwender E 5

Im Hinblick auf die befürchtete Lärmsteigerung und der geforderten Beweissicherung wegen Erschütterungen wird zunächst auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 2.4.2.4 verwiesen. Hinsichtlich der befürchteten Lärmbelastung durch das An- und Auffahren auf die Brücke wird darauf hingewiesen, dass bei der lärmtechnischen Berechnung (Unterlage 17) ein Zuschlag für Steigungen und Gefälle eingeflossen ist, mithin dieser besondere Umstand berücksichtigt wurde. Das Wohngebäude des Einwenders befindet sich in 160 m Entfernung zur Baumaßnahme und somit außerhalb des angeordneten Beweissicherungskorridors, in dem baubedingte Erschütterungen nicht völlig ausgeschlossen werden können. Da weder unmittelbar noch (in schwer und unerträglicher Weise) mittelbar in die Rechtsstellung des Betroffenen bzw. in sein Grundeigentum eingegriffen wird, ist ein Anspruch auf Entschädigung nicht gegeben.

Die Einwendung wird, soweit sie nicht erledigt ist, zurückgewiesen.

2.4.2.6 Einwender E 6

Es werden die gleichen Einwendungen wie vom Einwender E 5 vorgetragen. Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auf die Ausführungen zu vorstehender Ziffer 2.4.2.5, die für den Einwender entsprechend gelten. Das Wohngebäude liegt in einer Entfernung von 120 m zum Brückenbauwerk und somit außerhalb des angeordneten Beweissicherungskorridors, in dem baubedingte Erschütterungen nicht völlig ausgeschlossen werden können. Da weder unmittelbar noch (in schwer und unerträglicher Weise) mittelbar in die Rechtsstellung

des Betroffenen bzw. in sein Grundeigentum eingegriffen wird, ist ein Anspruch auf Entschädigung nicht gegeben.

Die Einwendung wird, soweit sie nicht erledigt ist, zurückgewiesen.

2.4.2.7 Einwender E 7

Zum Einwand, die Brücke beeinträchtige den dörflichen Charakter des Ortsteiles Boitwarden erwidert die Vorhabensträgerin, dass die Brücke am Rand des Ortsteiles errichtet wird. Dieser Bereich ist bereits jetzt durch die Nutzung und Erschließung des Hafens geprägt. Aufgrund dieser Vorbelastung wird der Eingriff in das Landschaftsbild jedoch als nicht erheblich bewertet. Die Planfeststellungsbehörde verweist auf die entsprechenden nicht zu beanstandenden Ausführungen zum Landschaftspflegerischen Begleitplan.

Hinsichtlich der Erhöhung des Lärms wird auf die Ausführungen zu Ziffer 2.4.2.1 Bezug genommen.

Bezüglich der als zu hoch angesehenen Kostenbeteiligung durch die Stadt Brake weist die Vorhabensträgerin auf die im Eisenbahnkreuzungsgesetz geregelte Kostendrittellung hin. Die Planfeststellungsbehörde ergänzt, dass die Kostenaufteilung im Rahmen einer Kreuzungsvereinbarung nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist, sondern außerhalb dieses Verfahrens festgesetzt wird.

Die Einwendung wird, soweit sie nicht erledigt ist, zurückgewiesen.

2.4.2.8 Einwender E 8

Hinsichtlich der befürchteten Erhöhung des Lärms ist die Einwendung identisch mit der Einwendung E 5. Dazu wird auf die entsprechenden Ausführungen in Ziffer 2.4.2.5 und Ziffer 2.4.2.1 verwiesen.

Der Forderung nach einer Beweissicherung im Hinblick auf Erschütterungen wird entsprochen. Das Gebäude des Einwenders befindet sich lediglich 7 m außerhalb des 50 m Korridors, in dem baubegleitend Untersuchungen vorgenommen werden. Die Planfeststellungsbehörde nimmt Bezug auf die Zusage der Vorhabensträgerin in der Gegenäußerung und ordnet die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens an, in welchem der Zustand der Objekte vor Baubeginn dokumentiert und ggf. eintretende vorhabensbedingte Schäden ersetzt werden. Der Einwendung wird insoweit abgeholfen, als auf die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Zur angesprochenen Wertminderung wird auf die Ausführungen zum Einwender E 1 unter Ziffer 2.4.2.1 hingewiesen, die für den Einwender entsprechend gelten.

Die Einwendung wird, soweit sie nicht erledigt ist oder ihr abgeholfen wurde, zurückgewiesen.

2.4.2.9 Einwender E 9

Die vorgetragenen Einwendungen sind inhaltsgleich mit den Einwendungen E 5. Die Planfeststellungsbehörde verweist insofern auf die Ausführungen zu vorstehender Ziffer 2.4.2.5 bzw. 2.4.2.1, die für die Einwenderin entsprechend gelten. Ein Teil des Nebengebäudes des Wohnhauses der Einwenderin befindet sich innerhalb des Radius von 50 m um das Brückenbauwerk, in dem sämtliche Gebäude baubegleitend untersucht werden. Die Planfeststellungsbehörde weist auf die Zusage der Vorhabensträgerin in der Gegenäußerung hin und ordnet die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens an, in welchem der Zustand der Objekte vor Baubeginn dokumentiert und ggf. eintretende vorhabensbedingte Schäden er-

setzt werden. Der Einwendung wird insoweit abgeholfen, als auf die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.4 dieses Beschlusses verwiesen wird.

Zur angesprochenen Wertminderung wird auf die Ausführungen zum Einwender E 1 unter Ziffer 2.4.2.1 hingewiesen, die für den Einwender entsprechend gelten.

Die Einwendung wird, soweit ihr nicht abgeholfen wurde, zurückgewiesen.

2.4.2.10 Einwender E 10

Im Hinblick auf die befürchtete Lärmsteigerung und der geforderten Beweissicherung wegen Erschütterungen wird auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 2.4.2.4 verwiesen. Das Wohngebäude der Einwender befindet sich in einer Entfernung von ca. 200 m zur Baumaßnahme und somit außerhalb des angeordneten 50 m Beweissicherungskorridors. Da baubedingte Erschütterungen in diesem Abstand zur Brücke nicht zu befürchten sind, ist eine Beweissicherung nicht anzuordnen.

Zur angesprochenen Wertminderung wird auf die Ausführungen zum Einwender E 1 unter Ziffer 2.4.2.1 hingewiesen, die für die Einwender entsprechend gelten.

Die Forderung nach einer Umfahrung des Ortsteiles Golzwarden wird von der Planfeststellungsbehörde abgelehnt. Sie stellt fest, dass die vorgeschlagene Trasse weder Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens ist noch zum gegenwärtigen Zeitpunkt eine Alternative zum beantragten Vorhaben darstellt, da sie nicht dem Planungsziel der Beseitigung des höhen-gleichen Bahnübergangs durch ein Überführungsbauwerk zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit der dortigen Verkehrsströme entspricht. Das vorhandene Straßennetz ist ausreichend dimensioniert, um den bis zum Jahre 2020 prognostizierten Verkehr aufzunehmen. Des Weiteren schließt sich die Planfeststellungsbehörde der ausführlichen Stellungnahme der Vorhabensträgerin an. Auf die Ausführungen zu Ziffer 2.4.2.1 (Einwender E 1) wird verwiesen.

Die Einwendung wird, soweit sie nicht erledigt ist, zurückgewiesen.

2.4.2.11 Einwender E 11

Die Planfeststellungsbehörde weist hinsichtlich der vom Einwender vorgetragenen Wertminderung seines Wohnhauses und der Steigerung des Verkehrslärms auf die diesbezüglichen Ausführungen unter Ziffer 2.4.2.1 hin.

Der Einwender bemängelt, durch die Brücke sei der unverbaute Blick auf die Weser nicht mehr möglich. Dazu verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zu Ziffer 2.4.2.1 im Rahmen der Wertminderung. Es besteht kein Anspruch des Einzelnen auf Unveränderlichkeit seiner Umgebung. Der Einzelne muss also Beeinträchtigungen aufgrund notwendiger Veränderungen von Verkehrswegen oder auch des Landschaftsbildes grds. entschädigungslos hinnehmen, wenn sein Eigentum nicht unmittelbar in Anspruch genommen wird. Ein Anspruch auf den Erhalt des derzeitigen Zustandes oder eine Ausnahme von diesem Grundsatz besteht hier nicht.

Eine Zunahme von Luftschadstoffen ist durch den Bau der Brücke nicht zu erwarten, da sich allein durch die Errichtung der Überführung keine zusätzlichen Verkehre ergeben. Die bislang bestehenden Verkehrsbeziehungen werden durch das Vorhaben nicht verändert.

Was die Auffassung des Einwenders anbelangt, das Vorhaben sei nicht notwendig, wenn neue Schranken oder eine Straße zwischen Boitwarden und Golzwarden gebaut würden, so verweist die Planfeststellungsbehörde auf die vorstehenden Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 2.3.1 und zur Umfahrung unter Ziffer 2.4.2.10.

Die Einwendung wird, soweit sie nicht erledigt ist, zurückgewiesen.

2.4.2.12 Einwender E 12

Die Einwenderin fordert eine Beweissicherung für ihr Wohnhaus vor Beginn der Baumaßnahme wegen befürchteter Schwingungen. Die Planfeststellungsbehörde weist auf die Zusage der Vorhabensträgerin in der Gegenäußerung hin und ordnet die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens an, in welchem der Zustand der Objekte vor Baubeginn dokumentiert und ggf. eintretende vorhabensbedingte Schäden ersetzt werden. Der Einwendung wird insoweit abgeholfen, auf die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.4 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Zur verbauten freien Sicht wird auf die vorstehenden Ausführungen zum Einwender E 11 hingewiesen. Ein Anspruch auf Unveränderlichkeit der Umgebung besteht nicht.

Im Hinblick auf den geforderten Sichtschutz gegen unerwünschte Einblicke auf ihr Grundstück weist die Vorhabensträgerin auf die Entfernung zwischen dem nächstgelegenen Punkt der Brücke zum Gebäude von ca. 68 m hin. Eine unzumutbare Beeinträchtigung durch Passanten wird auch seitens der Planfeststellungsbehörde aufgrund dieser Entfernung nicht gesehen. Darüber hinaus ist es zumutbar, sich beispielsweise durch Anpflanzungen oder Zäune gegen solche Beeinträchtigungen zu schützen. Im Übrigen gelten die obigen Ausführungen zur freien Sicht.

Hinsichtlich der vorgetragenen Wertminderung ihres Wohnhauses und der Steigerung des Verkehrslärms weist die Planfeststellungsbehörde auf die entsprechenden Ausführungen unter Ziffer 2.4.2.1 hin. In Bezug auf den befürchteten Baulärm weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass die Vorhabensträgerin während der Bauarbeiten an die Einhaltung der relevanten Verwaltungsvorschriften zum Baulärm (32. BImSchV und AVV Baulärm) gebunden ist und somit die entsprechenden Grenzwerte eingehalten werden.

Die Einwendung wird, soweit sie nicht erledigt ist, zurückgewiesen.

2.4.2.13 Einwender E 13

Der Einwender führt an, er sei als Anlieger der Weserstraße bereits zu Ausbaubeiträgen herangezogen worden. Die Zunahme des Schwerlastverkehrs werde sich durch Erschütterungen und Lärmsteigerung negativ auf sein in geringem Abstand zur Fahrbahn stehendes Haus auswirken. Neben der Beweissicherung, der Herabsetzung der Geschwindigkeit für LKW sowie Schallschutzmaßnahmen wird die Überarbeitung der Straßenausbaubeitragsatzung gefordert.

Hinsichtlich des Einwandes einer befürchteten Zunahme des Schwerlastverkehrs merkt die Planfeststellungsbehörde Folgendes an: Wie unter Ziffer 2.3.3.1.2 näher ausgeführt, basieren die schalltechnischen Untersuchungen auf dem Verkehrsentwicklungsplan der Stadt Brake. In dieser Verkehrsuntersuchung wurden die regionalen Entwicklungen im Bereich Wohn- und Gewerbeansiedlung sowie die allgemeine Verkehrszunahme einschließlich des Schwerlastverkehrs bis zum Jahr 2020 berücksichtigt. Die schalltechnische Untersuchung hat zudem keine Überschreitung der Grenzwerte ergeben. Auf die Errichtung der zur Lärmreduzierung beitragenden Gleitwand unter Ziffer 1.1.3.3.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Eine Beweissicherung hinsichtlich auftretender Erschütterungen ist aufgrund der Entfernung zur Baumaßnahme nicht geboten. Auf Ziffer 1.1.3.2.4 wird insoweit Bezug genommen.

Zur geforderten Geschwindigkeitsbegrenzung für LKW wird auf die Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde ist nicht befugt, eine diesbe-

zügliche Entscheidung zu treffen. In Bezug auf den Schallschutz ist eine solche Maßnahme vor dem Hintergrund der eingehaltenen Grenzwerte jedenfalls nicht geboten.

Die Überarbeitung der Straßenausbaubeitragssatzung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, sondern eine kommunale Angelegenheit. Durch die Errichtung des Brückenbauwerkes an der Berliner Straße ergeben sich für die Anlieger der Weserstraße nach Auskunft der Vorhabensträgerin keine Beitragszahlungen.

Die Einwendungen werden, soweit sie nicht erledigt sind, zurückgewiesen.

2.4.2.14 Einwender E 14

Zum vorgebrachten Einwand, die Errichtung der Brücke sei kein Ersatz für die Ortsumgehung Golzwarden, verweist die Planfeststellungsbehörde auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 2.3.1. Die Ortsumgehung ist nicht Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens. Auf die entsprechenden Ausführungen unter Ziffer 2.4.2.10 wird Bezug genommen.

Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und der Minderung der Wohnqualität und des Gebäudewertes verweist die Planfeststellungsbehörde auf die diesbezüglichen Ausführungen zu Ziffer 2.4.2.1, die für die Einwender entsprechend gelten.

Die Einwender befürchten Schäden am Gebäude durch Sandverwehungen von der Baustelle. Die Vorhabensträgerin hat sich in ihrer Gegenäußerung bereit erklärt, geeignete Maßnahmen durchzuführen, um den Sandflug einzugrenzen. Auf die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.5 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

Im Hinblick auf die befürchtete Lärmsteigerung und die geforderte Beweissicherung aufgrund Erschütterungen wird auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 2.4.2.4 verwiesen. Das Wohngebäude der Einwender befindet sich außerhalb des angeordneten 50 m Beweissicherungskorridors. Baubedingte Erschütterungen sind in diesem Abstand zur Brücke nicht zu befürchten, sodass eine Beweissicherung nicht geboten ist.

Zu der Bitte, die in Gefahrgutbeförderungs- und Bundesimmissionsvorschriften festgelegten Sicherheitsabstände zu Wohngebieten einzuhalten, wird ausgeführt, dass die Straße einschließlich des Brückenbauwerkes bezüglich der Gradienten und der Bauklasse gemäß den aktuellen technischen Regelwerken auf die Bedürfnisse des künftigen Verkehrs ausgelegt wurde. Mit der Errichtung der Brücke ist keine Änderung des Verkehrsaufkommens oder der Zusammensetzung der Fahrzeuge verbunden. Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass bereits jetzt Gefahrguttransporte die Strecke befahren. Im vorliegenden Fall wird keine neue Straße errichtet. Die vorhandene Trasse führt lediglich mittels des neuen Brückenbauwerkes über die Gleise, dies allein bedingt keine Änderung im Verkehrsablauf.

Abschließend ist festzustellen, dass im vorliegenden Fall weder unmittelbar noch (in schwer und unerträglicher Weise) mittelbar in die Rechtsstellung des Betroffenen bzw. in sein Grundeigentum eingegriffen wird, so dass ein Anspruch auf Entschädigung unter keinem Gesichtspunkt besteht.

Die Einwendungen werden, soweit sie nicht erledigt sind, zurückgewiesen.

2.4.2.15 Einwender E 15

Die Einwender tragen die inhaltsgleichen Einwendungen wie die Einwender E 14 vor. Es wird daher auf die vorstehenden Ausführungen zu Ziffer 2.4.2.14 verwiesen.

Die Einwendungen werden, soweit sie nicht erledigt sind, zurückgewiesen.

2.4.2.16 Einwender E 16

Die Einwender halten die schalltechnischen Untersuchungen für fehlerhaft, da bereits der Planfeststellungs- und -ergänzungsbeschluss vom 16.12.2008 eine Überschreitung der Grenzwerte festgestellt habe. Die Planfeststellungsbehörde führt aus, dass im damaligen Verfahren bei einigen Gebäuden eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte nachts ohne Schallschutzmaßnahmen infolge des Schienenverkehrs festgestellt wurde. In diesen Fällen wurden im o. g. Beschluss passive Schallschutzmaßnahmen angeordnet. Eine Änderung des Schienenverkehrswegs findet bei der hier festgestellten Maßnahme jedoch nicht statt und ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

Soweit im Hinblick auf befürchtete Lärmsteigerungen infolge des Straßenverkehrs Schallschutzmaßnahmen gefordert werden, stellt die Vorhabensträgerin in ihrer Gegenäußerung fest, dass sich das Wohngebäude des Einwenders in einer Entfernung von über 600 m Luftlinie zur geplanten Baumaßnahme befindet. Es ist davon auszugehen, dass sich keine schalltechnischen Auswirkungen aus dem Vorhaben auf das Gebäude der Einwender ergeben. Im Übrigen wird auf Ziffer 2.3.3.1 dieses Beschlusses verwiesen

Die Einwendung wird, soweit sie nicht erledigt ist, zurückgewiesen.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Oberverwaltungsgericht, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg erhoben werden. Gemäß § 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG gilt der Planfeststellungsbeschluss den Betroffenen gegenüber, denen er nicht gesondert zugestellt wurde, mit dem Ende der zweiwöchigen Auslegungsfrist als zugestellt. Die Klageerhebung muss schriftlich oder in elektronischer Form nach Maßgabe der Verordnung des Niedersächsischen Justizministeriums über den elektronischen Rechtsverkehr in der Justiz vom 21. Oktober 2011 (Nds. GVBl. S. 367), neu gefasst durch Verordnung vom 21.10.2013 (Nds. GVBl. S. 250), erfolgen. 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. Eine Klage wäre gegen die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76A, 30453 Hannover zu richten.

Dabei ist zu beachten, dass sich vor dem Oberverwaltungsgericht jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder Rechtslehrer an einer staatlichen oder staatlich anerkannten Hochschule eines Mitgliedstaates der Europäischen Union, eines anderen Vertragsstaates des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum oder der Schweiz, der die Befähigung zum Richteramt besitzt, vertreten lassen muss. Ausnahmen gelten unter anderem für juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden gem. § 67 Abs. 4 Satz 4 VwGO sowie für die in § 67 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 bis 7 VwGO genannten Personen und Organisationen.

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 Entschei-



dungen, 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 gem. § 18 c Nr.1 AEG außer Kraft, wenn mit der Durchführung des Planes nicht innerhalb von zehn Jahren nach Unanfechtbarkeit begonnen worden ist, es sei denn, er wird vorher von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre 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).

4.5 Einsichtnahme

Die festgestellten Pläne und Verzeichnisse können bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Dezernat 33, im Büro Oldenburg, Kaiserstraße 27, 26122 Oldenburg, während der Dienststunden eingesehen werden.

Ebenfalls werden dieser Beschluss und die Pläne für zwei Wochen nach ortsüblicher Bekanntmachung in der Stadt Brake ausgelegt.

Im Auftrage

Biewald



5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
µg/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
BGBl. I	Bundesgesetzblatt Teil I
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge - Bundes- Immissionsschutzgesetz
BJagdG	Bundesjagdgesetz
BMF	Bundesministerium der Finanzen
BMJ	Bundesjustizministerium
BMVBS	Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Städteentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsrgeräusche.
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
ERA 95	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen 1995
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	Behörde 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
LBEG	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie
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, Arbeit 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
NLSStBV	Niedersächsisches Landesamt 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)
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
OD	Ortsdurchfahrt
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
OVG	Oberverwaltungsgericht
Pb	Blei
PE	Polyäthylen
PlafeR 02	Richtlinien für die Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz 2002
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 Schwerfahrzeuge
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)
RiStWag	Richtlinien für bautechnische Maßnahmen an Straßen in Wassergewinnungsgebieten
RL 85/337/EWG	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die 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. MBI. 2002, S. 113)
RStO 86	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus von Verkehrsflächen (Nds. MBI. 2002, S. 113)
RStO-E	Richtlinien für die Standardisierung des Oberbaus bei der Erneuerung von Verkehrsflächen (Nds. MBI. 2002, S. 113)
SchutzzaunRL	Schutzzaunrichtlinien, Verkehrsblatt 1992, S. 147 ff
SO2	Schwefeldioxid
SPNV	Schienerpersonennahverkehr
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