



**Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr**

Planfeststellungsbeschluss

für die Erweiterung des KLV-Terminal Osnabrück

17.10.2014

3323H-30224 – KLV Terminal – 02/12



Niedersachsen



Inhaltsverzeichnis	Seite
1 Verfügender Teil	4
1.1 Planfeststellung	4
1.1.1 Feststellung des Plans	4
1.1.2 Planunterlagen.....	4
1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen.....	4
1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen	4
1.1.3 Nebenbestimmungen, Änderungen und Berichtigungen	5
1.1.3.1 Vorbehalte.....	5
1.1.3.1.1 Allgemeiner Vorbehalt.....	5
1.1.3.1.2 Vorbehalt zur Bauausführungsplanung	5
1.1.3.1.3 Vorbehalt straßenverkehrlicher Anordnungen	5
1.1.3.2 Auflagen	5
1.1.3.2.1 Fällung von Gehölzen	6
1.1.3.2.2 Baumaschinen	6
1.1.3.2.3 Schutz der Vegetation bei Bauarbeiten	6
1.1.3.2.4 Sicherung der Kanalisation.....	6
1.1.3.2.5 Grundstücksentwässerung	6
1.1.3.2.6 Regenrückhaltebecken.....	6
1.1.3.2.7 Lärmschutz.....	6
1.2 Weitere Entscheidungen	7
1.2.1 Denkmalschutzrechtliche Genehmigung.....	7
1.3 Entscheidung über Stellungnahmen und Einwendungen	7
1.4 Hinweise	7
1.4.1 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH.....	7
1.4.2 Abstimmung mit der Stadtwerke Osnabrück AG.....	7
1.4.3 Beteiligung der PLEdoc GmbH.....	7
1.4.4 Bodenfunde	7
1.5 Zusagen.....	8
2 Begründender Teil	8
2.1 Sachverhalt.....	8
2.1.1 Beschreibung des Vorhabens	8
2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens	9
2.2 Verfahrensrechtliche Bewertung	9
2.3 Materiell-rechtliche Bewertung	9
2.3.1 Planrechtfertigung.....	9
2.3.2 Standort, Varianten.....	10
2.3.2.1 Beschreibung des Standortes	10
2.3.2.2 Beschreibung und Vergleich der Varianten	10
2.3.3 Immissionen.....	11
2.3.3.1 Lärm	11
2.3.4 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege	15
2.3.4.1 Eingriffsregelung nach §§ 13 ff BNatSchG und §§ 5 f NAGBNatSchG	16
2.3.4.1.1 Eingriff	16
2.3.4.1.2 Vermeidung	16
2.3.4.2 Artenschutz (Tiere, Pflanzen).....	17
2.3.5 Wasserrechtliche Belange, Auswirkungen auf Grundwasser und Gewässernetz	20
2.3.5.1 Oberflächenentwässerung	20
2.3.5.2 Schmutzwasserentsorgung.....	21
2.3.5.3 Löschwasserversorgung	21
2.3.6 Eisenbahntechnische Belange / Bauausführung.....	21



2.3.7	Umweltverträglichkeitsprüfung	22
2.3.7.1	Allgemeines.....	22
2.3.8	Denkmalschutz	22
2.4	Stellungnahmen und Einwendungen.....	24
2.4.1	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	24
2.4.1.1	Stadt Osnabrück.....	24
2.4.1.2	Landkreis Osnabrück	27
2.4.1.3	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Osnabrück.....	27
2.4.1.4	Polizeiinspektion Emsland / Grafschaft Bentheim	27
2.4.1.5	Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Osnabrück (LWK)	27
2.4.1.6	Unterhaltungsverband Nr. 96 „Hase-Bever“	27
2.4.1.7	Wehrbereichsverwaltung.....	27
2.4.1.8	LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH.....	27
2.4.1.9	Wasser- und Schifffahrtsamt Minden	27
2.4.1.10	RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH	27
2.4.1.11	Niedersächsische Landesforsten, Forstamt Ankum	27
2.4.1.12	Nieders. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, Betriebsstelle Cloppenburg	28
2.4.1.13	Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)	28
2.4.1.14	PLEdoc GmbH	28
2.4.1.15	E.ON Netz GmbH.....	28
2.4.1.16	Deutsche Telekom AG	28
2.4.1.17	Kabel Deutschland GmbH.....	28
2.4.1.18	Stadtwerke Osnabrück AG	28
3	Rechtsbehelfsbelehrung	28
4	Hinweise	29
4.1	Konzentrationswirkung	29
4.2	Beziehungen zwischen den Beteiligten	29
4.3	Außerkräfttreten.....	29
4.4	Berichtigungen.....	29
4.5	Einsichtnahme	29
5	Anhang / Abkürzungsverzeichnis	30



1 Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung des Plans

Auf Antrag der Stadtwerke Osnabrück AG wird der Plan für
den Neubau / die Erweiterung des KLV-Terminals in Osnabrück
nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen festgestellt.

1.1.2 Planunterlagen

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Unterlage Nr.	Bezeichnung der Unterlage Aufstellungsdatum	Maßstab	Blatt Nr.
3	Lagepläne:		
	Entwässerungsplan vom 11.05.2012	1 : 1.000	1
	Lageplan vom 14.05.2012	1 : 1.000	1
4	Querprofile vom 14.05.2012	1: 100	1-2
	Querschnitt KV-Terminal vom 21.05.2012	1 : 200	

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	Übersichtslageplan vom 25.11.2011	1 : 25.000	UEB
2	Erläuterungsbericht vom 11.05.2012		1-19
3	Lageplan der Verkehrsanlagen vom 15.05.2012	1 : 1.000	1
5	Umweltverträglichkeitsprüfung Einzelfallvorprüfung vom Juli 2012		1- 8
6	Landschaftspflegerischer Begleitplan mit		
	- Erläuterungsbericht vom August 2012		1-38
	- Biotoptypenkarte vom 11.07.2012	1 : 1.000	1
	- Grundlage Bauleitpläne vom 11.07.2012	1 : 1.000	2
	Begründung zum Entwurf des B-Plan Nr. 576		1-40
	Maßnahmenplan zum B-Plan Nr. 576	1 : 2.000	2
7	Schalltechnische Untersuchung mit		
	- Erläuterungsbericht in der überarbeiteten Fassung vom 10.06.2013		1-34
	- Pläne der Lärmkontingente vom 25.01.2013	1 : 4.000	
	- Rechenläufe, Beurteilungspegel Lärmkontingente		1-3
	- Oktavspektren der Emittenten - Lärmkontingente		1
	- Stundenwerte der Schalleistungspegel - Lärmkontingente		1
	- Lageplan mit Lärmquellen KV-Terminal	ohne	
- Lageplan Planung TA Lärm werktags	1 : 4.000	1	



- Rechenlauf, Beurteilungspegel Planung		1-4
- Oktavspektren der Emittenten - Planung		1-2
- Stundenwerte der Schalleistungspegel - Planung		1-2
- Eingabedaten Parkplätze		1-2
- Emissionsberechnung Schiene – Planung		1-3
- Schienendetails – Planung		1-4
- Vergleich Kontingente-Planung		1
- Beurteilungspegel Büronutzung		1
- Lageplan Spitzenpegel	1 : 4.000	1
- Beurteilungspegel Planung Spitzenpegel		
- Lageplan Verkehrsdaten Analysefall	1 : 750	
- Emissionsberechnung Straße / Schiene Analysefall 2013/2014 / Schienendetails Analysefall 2013/2014		1-3
- Verkehrslärm Prognoseplanfall 2023/2025	1 : 750	
- Emissionsberechnung Straße/Schiene und Schienendetails Prognoseplanfall		1-4

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.

1.1.3.1.2 Vorbehalt zur Bauausführungsplanung

Die Plangenehmigung ergeht vorbehaltlich der Prüfung der eisenbahnbetriebsbezogenen Ausführungsplanung; diese erfolgt durch die zuständige Aufsichtsbehörde, derzeit das Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr (MW). Die Vorhabensträgerin hat der vorgenannten Aufsichtsbehörde die die Eisenbahnbetriebsanlagen betreffenden Ausführungsunterlagen über die LEA zur Prüfung (Baufreigabe) vorzulegen. Mit dem Bau darf erst begonnen werden, wenn die Aufsichtsbehörde die vorgelegten Ausführungsunterlagen freigegeben hat. Baubeginn und Fertigstellung sind der Aufsichtsbehörde durch die Vorhabensträgerin schriftlich anzuzeigen.

1.1.3.1.3 Vorbehalt straßenverkehrlicher Anordnungen

Der Planfeststellungsbeschluss ergeht vorbehaltlich der im Rahmen der Maßnahme gemäß § 45 Straßenverkehrsordnung (StVO) zu treffenden notwendigen Anordnungen der Straßenverkehrsbehörde.

1.1.3.2 Auflagen

Die Feststellung wird mit folgenden Auflagen verbunden:

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



1.1.3.2.1 Fällung von Gehölzen

Die Fällung von Gehölzen dürfen nur in der Zeit vom 01.11. bis 28./29.02. des Folgejahres und somit außerhalb der Brutzeit der gehölzbrütenden Vogelarten vorgenommen werden.

1.1.3.2.2 Baumaschinen

Die verwendeten Baumaschinen müssen dem Stand der Technik entsprechen und die Einhaltung der relevanten Vorschriften zum Baulärm gewährleisten (32. BImSchV).

1.1.3.2.3 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.

1.1.3.2.4 Sicherung der Kanalisation

Die vorhandene Kanalisation ist durch Lastverteilungsplatten zu sichern, solange bis ein Gegennachweis bei den Stadtwerken Osnabrück geführt wurde.

Die vorhandenen Schächte im Emsweg, die im Planbereich des KLV-Terminals liegen, sind zurückzubauen. Die Einzelheiten sind im Zuge der Ausführungsplanung mit den Stadtwerken Osnabrück abzustimmen.

1.1.3.2.5 Grundstücksentwässerung

Die Einleitung von Regenwasser in das Grundwasser (Versickerung) ist bei der unteren Wasserbehörde (Stadt Osnabrück) zu beantragen. Für die geplanten Entwässerungsleitungen sind dazu hydraulische Nachweise erforderlich. Im Rahmen des Entwässerungsantrages ist hinsichtlich der Abstellfläche „Gefahrgutcontainer“ zu beschreiben, welche Gefahrgüter gelagert werden sollen und welche Maßnahmen ergriffen werden, um bei Störungen den Eintrag in das Regenrückhaltebecken zu verhindern. Dabei ist ein gleichzeitiger Anfall von Regenwasser zu berücksichtigen.

Das anfallende Regenwasser wird in einen bestehenden Kanal entwässert, dieser ist auf seine Funktionsfähigkeit zu prüfen. Dabei ist die durch den Neubau zusätzliche hydraulische Belastung zu berücksichtigen.

Für die Ableitung des Regenwassers über Fremdgrundstücke ist eine Grunddienstbarkeit erforderlich.

Das Absenken und Einleiten von Grundwasser ist unzulässig. Es ist sicherzustellen und nachzuweisen, dass über die geplanten Drainagen nur Schichten- bzw. Regenwasser abgeleitet wird.

Zur Gewährleistung des schadlosen Überflutens von Flächen bei Starkregenereignissen, ist ein Überflutungsnachweis zu führen.

1.1.3.2.6 Regenrückhaltebecken

Es ist ein Nachweis bezüglich der Regenwasserqualität zu führen (DWA-M 153). Ohne die Nachweise der Quantität und der Qualität kann eine Einleitung in die Rückhaltebecken nicht erfolgen.

1.1.3.2.7 Lärmschutz

An den beiden Objekten IO 1 und IO 2 ist das durch passiven Lärmschutz zu erzielende Schalldämmmaß in der Weise auszugestalten, dass hierdurch Pegelsteigerungen oberhalb



der Schwellenwerte von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts (gegenüber der Vorbelastung) unterbunden werden.

1.2 Weitere Entscheidungen

1.2.1 Denkmalschutzrechtliche Genehmigung

Mit diesem Planfeststellungsbeschluss wird die denkmalschutzrechtliche Genehmigung nach § 10 Abs. 1 Nr. 1 Niedersächsisches Denkmalschutzgesetz vom 30.05.1978, zuletzt geändert durch Gesetz vom 26.05.2011, zum Abbruch der drei Baudenkmäler „Speichergebäude der ehemaligen Heeresverpflegungsanstalt Nr. 50, 51 und 52“ erteilt.

1.3 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.

1.4 Hinweise

Die Planfeststellung wird mit folgenden Hinweisen verbunden:

1.4.1 Deutsche Telekom Netzproduktion GmbH

Die Vorhabensträgerin hat sich frühzeitig vor Baubeginn mit der Deutschen Telekom Technik GmbH - Technische Infrastruktur Niederlassung Nordwest Oldenburg - in Verbindung zu setzen, um die erforderlichen Maßnahmen abzustimmen. Die Kosten für die Sicherung / Änderung / Verlegung der TK-Linien sind gem. § 75 TKG von der Vorhabensträgerin zu tragen. Bei der Bauausführung ist darauf zu achten, dass Beschädigungen an Telekommunikationslinien vermieden werden und aus betrieblichen Gründen jederzeit der ungehinderte Zugang zu den Telekommunikationslinien möglich ist. Die Kabelschutzanweisung der Telekom ist zu beachten.

1.4.2 Abstimmung mit der Stadtwerke Osnabrück AG

Um die sichere Stromversorgung planen zu können, hat sich die Vorhabensträgerin frühzeitig bei der Stadtwerke Osnabrück AG über den Leistungsbedarf und die Lastschwerpunkte zu informieren.

Die Vorhabensträgerin hat die Stadtwerke AG im Zuge der Ausführungsplanungen für den Bereich der vorhandenen öffentlichen Kanalisation im Emsweg und für die Regenrückhaltebecken zu beteiligen.

1.4.3 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.

1.4.4 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 zuständigen Unteren Denkmalschutzbehörde (Stadt Osnabrück) 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 zuständige Untere Denkmalschutzbehörde der Stadt Osnabrück vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

1.5 Zusagen

Sämtliche schriftlichen Zusagen der Vorhabensträgerin sind einzuhalten. Davon erfasst sind auch Zusagen, die in Erwiderung auf die Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange gegenüber der Planfeststellungsbehörde abgegeben wurden.

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

Die Stadtwerke Osnabrück AG beabsichtigt im Hafenbereich Osnabrück die Errichtung einer Anlage für den kombinierten Ladeverkehr (KLV-Anlage). Als Standort bietet sich der Hafenbereich mit seinen vielfältigen Bahnanlagen unter Einbeziehung des Geländes der ehemaligen Winkelhausenkaserne an. Im Bereich der Stadt Osnabrück stehen andere Standorte mit entsprechender Bahninfrastruktur nicht zur Verfügung.

Die vorhandenen Gleisanlagen innerhalb des Geländes der ehemaligen Kaserne sollen zur Nutzung für den kombinierten Ladungsverkehr erweitert werden. Konkret ist die Errichtung von mindestens drei Abstellgleisen in der Nähe des Terminals im 1. Bauabschnitt vorgesehen.

Aufgrund der durchgeführten Bedarfsermittlung und des Betriebskonzeptes ist von 4 Ganzzügen mit einer Länge von je 700 m / Tag auszugehen. Um eine gleichzeitige Be- und Entladung zu ermöglichen sind entweder 2 ganzzuglange (je 700 m) oder 4 halbzuglange (je 350 m) lange Gleise erforderlich. Die räumlichen Gegebenheiten des zur Verfügung stehenden Planbereichs (Begrenzung durch die BÜ Römereschstraße und Brückenstraße, die Elbestraße und Firmengebäude) lassen keine ganzzuglangen Gleise zu. Die Gleise sollen daher mit einer Nutzlänge von 370 m (350 m Halbzuglänge zuzüglich 20 m für signaltechnische Einrichtungen) realisiert werden.

Das vorhandene Gleis 405 bleibt unverändert, damit wird eine seitliche Verladung von der bestehenden Ladestraße möglich. Es wird beidseitig an das Gleis 401 angebunden, um Umfahrmöglichkeiten zu schaffen. Die neuen Gleise 404 neu, 404 a 404 b und 404 c werden als Abstellgleise für Halbzüge und als Ersatz für die entfallenden Gleise 502 und 503 benötigt. Die Erschließung erfolgt von der Elbestraße. Auf die detaillierte Beschreibung im Erläuterungsbericht wird verwiesen.

Der angrenzende Bahnübergang Brückenstraße/Elbestraße ist zurzeit mit einer Lichtzeichenanlage in Abhängigkeit zur Signalisierung des Straßenknotens technisch gesichert. Zur



Beschleunigung der Betriebsabläufe werden die Gleise mit Einschalttasten nachgerüstet. Für den technisch gesicherten Bahnübergang Römereschstraße ist eine entsprechende Nachrüstung ebenfalls vorgesehen.

2.1.2 Ablauf des Planfeststellungsverfahrens

Die Vorhabensträgerin hat am 21.05.2012 den Antrag auf Planfeststellung der vorstehend beschriebenen Maßnahme gestellt. Nach Überarbeitung / Ergänzung des Landschaftspflegerischen Begleitplans hat der Plan bei der Stadt Osnabrück vom 01.10.2012 bis 31.10.2012 (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 14.11.2012 einzureichen oder mündlich zu Protokoll zu geben waren.

Die eingegangenen Stellungnahmen wurden am 26.02.2014 erörtert. Auf das Protokoll wird hingewiesen.

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 Hilfseinrichtungen, 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-Verkehr² ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr die zuständige Planfeststellungsbehörde.

2.3 Materiell-rechtliche Bewertung

2.3.1 Planrechtfertigung

Die Stadt Osnabrück plant seit langem die Realisierung einer Anlage für den kombinierten Ladeverkehr (KLV). In diesem Zusammenhang wurden bereits Anfang der 90er Jahre Bauungspläne aufgestellt, die die Gleisanlagen innerhalb der Kaserne mitberücksichtigten. Nach Abzug der britischen Streitkräfte 2006 konnten die vorhandenen Gleisstrukturen in der Kaserne konkret in die Planungen einbezogen werden.

Der Hafensbereich mit seinen vielfältigen Bahnanlagen und der bereits vorhandenen Infrastruktur bietet sich für die Ansiedlung einer KLV-Anlage an. Mit der 1994 erstellten Untersuchung zur Etablierung eines GVZ-Standortes wurde die grundsätzliche Eignung bestätigt.

Das Vorhaben ist objektiv gerechtfertigt im Sinne der Ziele des AEG, welche in der Gewährleistung eines sicheren Betriebs der Eisenbahn und eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene sowie der Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene bei dem Erbringen von Eisenbahnverkehrsleistungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastrukturen bestehen (§ 1 Abs. 1 AEG).

²

Verordnung über Zuständigkeiten im Bereich Verkehr (ZustVO-Verkehr) in der Fassung vom 25.08.2014 (Nds. GVBl. Nr. 17/2014 vom 02.09.2014, Seite 249).

In diesem Sinne trägt der Neubau / Erweiterung des KLV-Terminals zur Umsetzung des Konzeptes „ein Hafen mit zwei sich ergänzenden Standorten“ im Binnenhafen Osnabrück und am Standort Bohmte am Mittellandkanal bei. Es wird insbesondere eine Entlastung des Straßenverkehrs durch den Umschlag der Güter auf der Schiene und am Standort Bohmte-Leckermühle der Umschlag von der Schiene auf das Schiff erreicht. Dies stellt eine verkehrs- und strukturpolitische sinnvolle Lösung dar. Die durch die Firma railistics in Zusammenarbeit mit der Vorhabenträgerin ermittelte Bedarfsprognose für das geplante KLV-Terminal hat für den Prognosehorizont 2023 eine jährliche Umschlagsmenge von rund 150.000 TEU(Standardcontainer) prognostiziert, was einer Umschlagsmenge von ca. 500 Containern mit etwa 3 - 4 Ganzzügen pro Betriebstag entspricht. Neben den zwei bereits bestehenden Relationen sind dabei sieben potentiell neue Relationen für eine KLV-Verbindung ermittelt worden.

Die Bebauungspläne Nr. 576 „Netter Heide“ und Nr. 505 „Schleusenweg“ der Stadt Osnabrück beinhalten zudem die Festsetzung der geplanten KLV-Anlage als Gewerbe- und Dienstleistungszentrum / Güterverkehrszentrum.

2.3.2 Standort, Varianten

2.3.2.1 Beschreibung des Standortes

Das ehemalige Kasernengelände weist eine bestehende Gleisinfrastruktur auf, die sich zur Nutzung als KLV-Terminal anbietet. Das Gelände wird von einer Bahnanlage gequert, die vom Anschluss Osnabrück „Hasetor“ kommend, bis in den Bereich des Piesberger Zechenbahnhofs reicht. Neben einem durchgehenden Gleis, über das auch weitere Anlieger im Bereich des Hafens angedient werden, sind innerhalb des Kasernengeländes weitere Abstellgleise vorhanden. Zwischenzeitlich ist hier bereits ein rasch wachsender Containerumschlag zu verzeichnen. Neben der Nutzung der vorhandenen Gleisanlagen ist der Bau von mindestens drei Abstellgleisen vorgesehen. Die vorhandenen Gewerbebetriebe schirmen die Wohnbebauung im Osten ab, westlich befindet sich der Osnabrücker Stichkanal. Im Süden wird der Bereich durch die Römereschstraße begrenzt.

2.3.2.2 Beschreibung und Vergleich der Varianten

Eine grundsätzliche Alternative zum gewählten Vorhaben ist nicht erkennbar. Der Neubau / die Erweiterung des KLV-Terminals ist durch die Lage der bereits vorhandenen Gleisanlagen im ehemaligen Kasernengelände vorgegeben. Das 2006 erstellte Gutachten zur Erweiterung der Umschlagmöglichkeiten Straße-Schiene im kombinierten Ladungsverkehr innerhalb des Hafens Osnabrück, in dem die dort möglichen Varianten untersucht wurden, unterstreicht die Vorzugswürdigkeit der Umsetzung im Bereich des (ehemaligen) britischen Kasernengeländes.

Die Nutzung von Abstellgleisen im Rangierbahnhof Osnabrück scheidet aus verschiedenen Gründen aus. Eine dortige Abstellung stellt ein erhebliches betriebliches Erschwernis dar, u.a. wegen der relativ großen Entfernung von 3 km zum KLV-Terminal. Für die stark beanspruchte Strecke 2953 im Bahnhofsbereich Osnabrück, die in dem Fall befahren werden müsste, wären zusätzliche Trassengebühren zu zahlen. Daneben käme es zu einer Einschränkung der nötigen betrieblichen Flexibilität und Leistungsfähigkeit des Terminals. Der Weg zum Rangierbahnhof führt über die Römereschstraße, was höhere Schließzeiten des höhengleichen Bahnüberganges nach sich zieht.

Eine alternative Nutzung der im Bereich der Anschlussbahn vorhandenen Abstellgleise kommt ebenso nicht in Betracht, da diese bereits jetzt ausgelastet sind und Bedarf für weitere Kapazitäten besteht. Auch das Gebiet auf der anderen Seite der Römereschstraße, auf



dem sich die 300er-Gleisgruppe befindet, scheidet als Standort für den Terminal aus. Die Gleise werden täglich für die Bildung, Auflösung und Abstellung mehrerer Ganzzüge eines An-schließers im Stadthafen Osnabrück in vollem Umfang benötigt, eine Verringerung der Verkehre ist nicht zu erwarten.

Die Errichtung zusätzlicher Abstellgleise ist somit nur im Bereich westlich des Terminals sinnvoll. Andere alternative Standorte mit entsprechenden Bahnanlagen stehen in der Stadt Osnabrück nicht zur Verfügung.

Vorliegend handelt es sich um keine reine Neubaumaßnahme. Unter Einbeziehung der vorhandenen Gleisanlagen im Kasernengelände sollen diese zur Nutzung für den kombinierten Ladungsverkehr, in erster Linie für den Containerumschlag, erweitert werden.

2.3.3 Immissionen

2.3.3.1 Lärm

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist 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 hat sich an den Vorgaben dieser Normen auszurichten.

In § 3 dieser Verordnung ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Schienen nach Anlage 2 der Verordnung, den „Richtlinien zur Berechnung der Schallemissionen von Schienenwegen – Ausgabe 1990 – Schall 03“ zu erfolgen.

Nach § 2 Abs. 1 16. BImSchV ist sicherzustellen, dass die Verkehrsgeräusche beim Bau oder der wesentlichen Änderung 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).

Das Untersuchungsgebiet ist als vorbelastetes allgemeines Wohngebiet (WA) bzw. Gewerbegebiet (GE) eingestuft, so dass die Grenzwerte unter b) und d) gelten.

Im Rahmen der durchgeführten schalltechnischen Untersuchung wurden die insgesamt acht am nächsten gelegenen immissionsorte überprüft, die auch im Rahmen der Erstellung des Bebauungsplans Nr. 576 „Netter Heide“ berücksichtigt wurden, nämlich:

Immissionsort 01 (IO 01): Fürstenauer Weg 24, (Vorbelastetes Allgemeines Wohngebiet)

Immissionsort 02 (IO 02): An der Netter Heide 22 (Vorbelastetes Allgemeines Wohngebiet)

Immissionsort 03 (IO 03): An der Netter Heide 13 (Vorbelastetes Allgemeines Wohngebiet)

Immissionsort 04 (IO 04): Am Schellenkamp 9 (Vorbelastetes Allgemeines Wohngebiet)

Immissionsort 05 (IO 05): HansasträÙe 218 (Allgemeines Wohngebiet)



Immissionsort 06 (IO 06): Ginsterweg 3 (Allgemeines Wohngebiet)

Immissionsort 07 (IO 07): Bürogebäude Netter Heide (Gewerbegebiet)

Immissionsort 08 (IO 08): Bürogebäude Netter Heide (Gewerbegebiet)

Bereits im Zuge des Bebauungsplanverfahrens Nr. 576 wurden auf Grundlage eines umfangreichen Schallgutachtens Lärmkontingente ermittelt und festgesetzt. Bezogen auf den Bereich des KLV-Terminals sind die Lärmkontingente aus den B-Plänen Nr. 505 und 576 maßgebend.

Der B-Plan Nr. 576 trifft für die überwiegende Fläche des KLV-Terminals die Festsetzung eines Sondergebietes „Anlage für den kombinierten Ladeverkehr (KLV-Anlage) mit den Werten von 66 dB(A) tags und 51 dB(A) nachts. Der B-Plan Nr. 505 stuft die im Norden liegende Fläche des Terminals als Industriegebiet ein, jedoch ohne Lärmkontingente festzusetzen. Das Schallgutachten unterstellt hier Werte von 73 dB(A) tags und 58 dB(A) nachts in Anlehnung an den B-Plan Nr. 576.

Das von der Vorhabensträgerin vorgelegte schalltechnische Gutachten des Ingenieurbüros Lux Planung vom 13.05.2012 wurde aufgrund der eingegangenen Stellungnahmen auf den Prognosehorizont 2023 fortgeschrieben. In diese Überarbeitung floss auch das erzeugte (Mehr-) Verkehrsaufkommen auf öffentlichen Verkehrswegen (Emsweg, Fürstenauer Weg, öffentlicher Schienenverkehr) unter Berücksichtigung neuer Verkehrsdaten mit ein. Das Schallgutachten beinhaltet die Berechnung der Lärmimmissionen resultierend aus dem Betrieb des KLV-Terminals sowie die des Verkehrslärms auf öffentlichen Straßen.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese schalltechnische Untersuchung in der überarbeiteten Fassung vom 10.06.2013, 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.

Die Schalluntersuchung für die genannten Immissionsorte, welche nach der im Vergleich zur 16. BImSchV konservativeren „Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm³ im Rahmen einer detaillierten Prognose durchgeführt wurde, ergab, dass in den Wohnbereichen sämtliche zulässigen Richtwerte nach der TA Lärm zur Tages- und Nachtzeit unterschritten werden. Die Richtwerte für Gewerbegebiete werden zur Tages- und Nachtzeit ebenfalls deutlich unterschritten

Die Richtwerte der TA Lärm betragen

- a) in allgemeinen Wohngebieten am Tag 55 dB(A) und in der Nacht 40 dB(A)
- b) in vorbelasteten allgemeinen Wohngebieten am Tag 58 dB(A) und in der Nacht 43 dB(A)
- c) in Gewerbegebieten am Tag 65 dB(A) und in der Nacht 50 dB(A)

Lärmberechnung Betrieb KLV-Terminal

Die Prognosedaten basieren auf 300 Betriebstagen / Jahr bei einer 6-Tage-Woche. Bei der schalltechnischen Berechnung wurde die Abfertigung von 31 Ganzzügen wöchentlich bzw. 5,2 täglich bei einer Geschwindigkeit von 20 km/h zugrunde gelegt. Die Lärmimmissionen

³ Sechste Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm – TA Lärm) vom 26. August 1998 (GMBL Nr. 26/1998 S. 503)



eines Container-Handlings u.a. mit 2 Portalkränen und einem Reach-Stacker sowie LKW-Verkehr bei maximalem Umschlag wurden darüber hinaus berücksichtigt. Im Übrigen wird auf die detaillierten Ausführungen des Gutachtens verwiesen.

Im Untersuchungsbereich sind acht Immissionsorte betroffen, davon werden sechs als Wohngebäude und zwei als Büros genutzt. Die zulässigen Richtwerte nach der TA Lärm werden in den Wohnbereichen zur Tageszeit um mehr als 10 dB(A) unterschritten. Für die Nachtzeit werden die Richtwerte um mehr als 4 dB(A) unterschritten. Für die Bürogebäude wurde eine Unterschreitung von mehr als 10 dB(A) der Immissionsrichtwerte für Gewerbegebiete von 65 dB(A) tags und 50 dB(A) nachts ermittelt. Für die Wohngebäude 01 bis 05 ist damit festzustellen, dass die Zielwerte aus der Lärmkontingentierung nach Einstellung aller relevanten Lärmquellen der KV-Anlage eingehalten werden. Für das Gebäude 06 kommt das Zusatzkontingent von 2 dB(A) aus dem B-Plan Nr. 576 zum Tragen, so dass auch hier der Zielwert eingehalten wird.

Berechnung Verkehrslärm auf öffentlichen Straßen

Der Schienenverkehr hat keinerlei Auswirkungen auf die betrachteten Immissionsorte, die Lärmschutzmaßnahmen auslösen würden. Unabhängig von dem Vorhaben KLV-Terminal besteht aber eine hohe Verkehrsbelastung auf dem anliegenden Fürstenauer Weg, die weiter wachsen wird. Betroffen ist insbesondere das Wohngebäude an der Einmündung Fürstenauer Weg/Netter Heide. Aufgrund der Vorbelastung ist eine Summenpegelbetrachtung geboten, die die An- und Abfahrtsverkehre des geplanten KLV-Terminals auf den umliegenden öffentlichen Straßen mit berücksichtigt.

In Bezug auf diese Summenpegelbetrachtung weist die Planfeststellungsbehörde darauf hin, dass diese Lärmauswirkungen den berechneten Beurteilungspegeln zwar grundsätzlich nicht hinzuzurechnen sind, da bei einer lärmtechnischen Berechnung lediglich der neu zu bauende Verkehrsweg (hier die Gleisanlagen) zu betrachten ist. Eine Gesamtlärbetrachtung kommt allerdings immer dann in Betracht, wenn eine Gesamtlärbelastung zu erwarten ist, die mit gesundheitsgefährdenden Beeinträchtigungen verbunden ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 10.09.2004, 9 A 67/03).

Der Staat darf durch seine Entscheidungen keine verkehrlichen Maßnahmen zulassen, die im Ergebnis einen nicht rechtfertigungsfähigen Eingriff in Leben, Gesundheit oder Eigentum auslösen. Dies gebieten die in Art. 2 Abs. 2 Satz 1 und Art. 14 Abs. 1 Satz 1 GG enthaltenen Gewährleistungen.

Die Planfeststellungsbehörde geht davon aus, dass eine mehr als unerhebliche und damit abwägungserhebliche Lärmzunahme vorliegt, wenn vorhabensbedingt die Beurteilungspegel Werte erreichen, bei denen das Bestehen einer Gesundheitsgefahr nicht auszuschließen ist. Die Planfeststellungsbehörde setzt hierbei im Sinne eines Anhaltswertes für Wohngebiete Pegel von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts an (vgl. auch BVerwG, Urt. Vom 23.02.2005, 4 A 5/04).

Die Verkehrslärberechnung basiert auf den Verkehrszahlen des Planungsbüros Köhler und Taubmann GmbH (VKT), wobei der Prognosenußfall 2023/2025 sowie der Prognoseplanfall 2023/2025 untersucht wurden. Hinsichtlich der Daten wird auf die Ziffern 7.4.2. und 7.4.3 des schalltechnischen Gutachtens Bezug genommen.

Die Lärmbelastung am Immissionsort (IO) 01 beträgt im Prognosenußfall 68 bis 70 dB(A) tags und 61 bis 62 dB(A) nachts, am IO 02 am Tage 73 dB(A) und 65 bis 66 dB(A) in der Nacht. Die Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung von 70 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts werden an beiden Gebäuden ebenso überschritten wie die Grenzwerte der 16. BImSchV von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts.



Weder von Trägern öffentlicher Belange noch von privater Seite – Einwendungen gegen das Vorhaben wurden nicht erhoben - wurden Lärmschutzmaßnahmen gefordert. Gleichwohl hat die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf die Überschreitung der Lärmwerte zu prüfen, ob etwaige Schutzmaßnahmen anzuordnen sind. Auf das Maß der Erhöhung kommt es hierbei zunächst nicht an. Jedenfalls muss vorhabensbedingten Pegelsteigerungen oberhalb der Schwellenwerte zur Gesundheitsgefährdung liegender Beurteilungspegel eine besondere Bedeutung auch bei der Bemessung der Lärmschutzmaßnahmen zukommen und stellen solche Steigerungen, seien sie auch marginaler Art, in jedem Fall eine abwägungsrelevante Belastung dar (VGH Bad.-Württ., Ur. Vom 09.02.2010, Az.: 3 S 3064/07, Rn. 42 m.w.N. aus der Rechtsprechung).

Als Korrektiv zu berücksichtigen ist jedoch, dass – auch im Bereich der Gesundheitsgefährdung – dem Vorhabenträger anlässlich seines Vorhabens keine Lärmsanierung für Grenzwertüberschreitungen obliegt, sofern diese nicht zumindest teilweise kausal durch das Vorhaben hervorgerufen werden (BVerwG, Ur. Vom 15.01.2008, Az.: 9 B 7/07, Rn. 9). Dies bedeutet zugleich, dass die Planfeststellungsbehörde die Lärmproblematik auch bei Vorbelastungen im Bereich der Gesundheitsgefährdung nur aufgreifen und bewältigen muss, wenn die Lärmbelastung durch das Vorhaben ansteigt (OVG Lüneburg, Beschluss vom 16.03.2009, Az.: 1 ME 14/09, Rn. 32).

Wie die Berechnung des Prognosenullfalls, also ohne den Bau des KLV-Terminals, zeigt, bestehen die festgestellten Überschreitungen allein aus dem Verkehrsaufkommen auf den bereits bestehenden Straßen und werden durch das Vorhaben weder hervorgerufen noch gesteigert (sog. Vorbelastung).

Der Prognoseplanfall 2023/2025 umfasst neben den Daten des Prognosenullfalls das Verkehrsaufkommen auf der Straße, das aus dem Betrieb des KLV-Terminals resultiert (Summenpegel). Auf Grundlage der prognostizierten Umschlagkapazität der KLV-Anlage im Jahr 2023 werden ca. 550 LKW-Fahrten im Quell- und Zielverkehr der Anlage erwartet. Ca. 2/3 des Verkehrsaufkommens entfällt auf den Tageszeitraum von 06.00h bis 22.00h und 1/3 auf die Zeit ab 22.00h bis 06.00h. Gegenüber dem Prognosenullfall erhöht sich durch das Vorhaben für die o.g. Immissionsorte 01 und 02 die Lärmbelastung am Tage um ca. 0,2 bis 0,3 dB(A) und in der Nacht um ca. 0,8 bis 0,9 dB(A).

Was die konkrete Bewältigung einer festgestellten Gesundheitsgefährdung durch den Einsatz aktiver und passiver Lärmschutzmaßnahmen betrifft, so besteht kein Automatismus im Sinne eines zwingend notwendigen aktiven Lärmschutzes. Vielmehr obliegt es der Planfeststellungsbehörde abzuwägen und zu entscheiden, auf welche Weise eine relevante Gesundheitsgefährdung zu vermeiden ist (OVG Lüneburg, Ur. vom 20.05.2009, Az.: 7 KS 59/07, Rn. 213). Hiervon ausgehend hat die Planfeststellungsbehörde dann, wenn sich die bestehende Belastung bereits im kritischen Bereich bewegt, im Hinblick auf den gebotenen Schutz vor Gesundheitsgefahren abwägend zu prüfen, ob Erhöhungen überhaupt hingenommen werden können, auch wenn sie in der Relation zur bereits gegebenen Vorbelastung an sich nur marginal sind, bzw. ob sie jedenfalls dann noch als zumutbar gewertet werden können, wenn zugleich die Auswirkungen in gewissem Umfang kompensiert werden (vgl. OVG NRW, Ur. vom 13.03.2008, Az. 7 D 34/07.NE, Rn. 136 ff.). In diesem Zusammenhang sind u.a. die Kriterien des relativen Umfangs der Zusatzbelastung, der absoluten Übersteigerung der Sanierungsgrenzwerte, der Schützwürdigkeit der Gebietskategorie, der angemessenen Nutzbarkeit des Objekts und der Außenwohnbereiche unter Berücksichtigung der Vorbelastung und auch der Realisierbarkeit aktiven Schallschutzes relevant (vgl. OVG NRW, a.a.O.). Daneben sind auch in diesen Konstellationen die Kriterien zur Bestimmung der Verhältnismäßigkeit aktiven Schallschutzes beachtlich (vgl. BVerwG, Ur. vom 13.05.2009, Az.:



9 A 72.07; vgl. ferner Sächs. OVG, Beschl. vom 15.12.2005, Az.: 5 BS 300/05, Rn. 36). Vor diesem Hintergrund ist in der ständigen Rechtsprechung anerkannt, dass auch in diesen Fällen einer vorhabensbedingt hervorgerufenen bzw. gesteigerten Gesundheitsgefährdung u. U. auch die Anordnung passiven Schallschutzes dem Gebot einer gerechten und ordnungsgemäßen Abwägung genügen kann (Sächs. OVG, a.a.O.).

Obwohl keine Einwendungen erhoben wurden, liegen relevante Betroffenheiten von Nicht-Einwendern vor (IO 01 und 02). Die Planfeststellungsbehörde hält die Zusatzbelastung unter Abwägung aller Gesichtspunkte unter Anordnung passiven Schallschutzes für die beiden Objekte für zumutbar. Bei der Abwägung war zunächst maßgeblich, dass die Steigerung gegenüber der Vorbelastung lediglich 0,2 bis 0,3 dB(A) tags und 0,8 bis 0,9 dB(A) nachts beträgt und damit durchweg geringfügig ausfällt. Weiter ist zu beachten, dass die angemessene Nutzbarkeit des Objektes unter Berücksichtigung der Vorbelastung bereits ohne die vorhabensbedingten Lärmauswirkungen stark eingeschränkt ist, da hier die Schwellenwerte bereits erreicht bzw. überschritten sind. Aktiver Lärmschutz durch eine Schallschutzwand entlang des KLV-Geländes würde hier zu keiner Lärminderung führen. Die Lärmsteigerung ist nicht im Betrieb der KLV-Anlage selbst begründet, sondern im erhöhten LKW-Verkehr auf der Straße zu sehen. Lärmschutzwände an der Straße scheiden aus städtebaulichen Gesichtspunkten aus. Unter Berücksichtigung der Vorbelastung liegt die Steigerung unter 1 dB(A) und damit unter der Hörbarkeitsschwelle. Die Errichtung des KLV-Terminals trägt somit nicht zu einer relevanten Verschlechterung der Lärmsituation bei. Die Planfeststellungsbehörde ist daher der Auffassung, dass die Anordnung von passiven Lärmschutzmaßnahmen an den beiden betroffenen Objekten die Gesundheitsgefährdung wirksam bewältigt. Dadurch wird zugleich erreicht, dass Dauerschallpegel am Ohr einer schlafenden Person in einem Bereich zwischen 30 db(A) und 35 db(A) und Pegelspitzen in einer Größenordnung von 40 db(A) nicht überschritten werden (BVerwG, Urte. 12.04.2000, 11 A 18/98, Rn. 118; Beschl. v. 25.05.2005, 9 B 41/04, Rn. 29). Auf die Auflage unter Ziffer 1.1.3.2.7 des Beschlusses wird verwiesen.

2.3.4 Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege

Die beantragte Planung des KLV-Terminals liegt innerhalb der Geltungsbereiche der Bebauungspläne Nr. 576 „Netter Heide“ und Nr. 505 „Schleusenweg“. Beide B-Pläne sehen im Gesamtbereich des Vorhabens Flächen für die Nutzung als KLV-Anlage vor. Die naturschutzrechtliche Eingriffsregelung für diese Flächen innerhalb der Geltungsbereiche der beiden B-Pläne ist bereits in den zugehörigen Umweltberichten erfolgt. Die Eingriffe wurden beschrieben, bilanziert und kompensiert.

Das von der beantragten Planung betroffene Gebiet und die Beeinträchtigungen sind ebenfalls 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. 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 Bauvorhaben 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.

2.3.4.1.1 Eingriff

Der Neubau / Erweiterung des KLV-Terminals 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).

Im Zuge der Aufstellung der B-Pläne sind diese Eingriffe und die entsprechende Kompensation in den Plänen berücksichtigt bzw. festgesetzt worden. Auf den Maßnahmenplan zum B-Plan Nr. 576 „Netter Heide“ wird insofern verwiesen.

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 vorgesehene Maßnahme im Erläuterungsbericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan (LBP) verwiesen.

Die Maßnahmen zur Vermeidung und zum Schutz, die über die im B-Plan festgesetzten Maßnahmen hinausgehen, sind im LBP aufgeführt, dies sind u.a.:

- Begrenzung des Baufeldes auf den unbedingt notwendigen Umfang
- Schutz von Gehölzstandorten, Vegetationsbeständen während der Bauausführung gemäß DIN 18920 bzw. RAS-LG 4
- Bodenversiegelung nur im erforderlichen Umfang, Vermeidung von unnötigem Flächenverbrauch und Beeinträchtigung anderer Flächen
- Treffen von Vorkehrungen gegen Eintrag von Treib- und Schmierstoffen von Baumaschinen
- ggf. belastetes Aushubmaterial (Boden) ist unter gutachterlicher Betreuung auszukoffern und nach den einschlägigen Richtlinien der LAGA zu behandeln
- sorgfältige Entsorgung der Baustelle von Restbaustoffen und Betriebsstoffen
- ausreichende Klärung der Oberflächenwasser vor Einleitung in die Netze

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



- Minderung der lokalklimatischen Beeinträchtigungen soweit möglich durch Bepflanzungen, Vermeidung unnötiger Bodenversiegelung sowie Erhaltung von Gehölzbestand und anderer Grünstrukturen
- Reduzierung der Immissionen in die Umgebung durch Luftreinhaltetechnik
- Rodung bzw. Baufeldfreiräumung außerhalb der Brut- und Winterquartierzeit von Oktober bis Ende Februar
- Kontrolle der vom Bauvorhaben betroffenen Bestandsgebäude nach anwesenden Fledermausarten zur Zeit der Wochenstubenbildung der Fledermäuse (Mai bis Juni)
- Beschränkung der Gehölzrodungen auf den unbedingt erforderlichen Umfang

Nach Durchführung dieser sowie der im B-Plan Nr. 576 festgesetzten Maßnahmen ist der Eingriff vollständig kompensiert.

2.3.4.2 Artenschutz (Tiere, Pflanzen)

Das Vorhaben wird den Anforderungen des Artenschutzes gerecht. Nach § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist es untersagt, wild lebenden Tieren der besonders geschützten Arten nachzustellen, sie zu fangen, zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, zu beschädigen oder zu zerstören. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG verbietet es, wild lebende Tiere der streng geschützten Arten und der europäischen Vogelarten während der Fortpflanzungs-, Aufzucht-, Mauser-, Überwinterungs- und Wanderzeiten erheblich zu stören; eine erhebliche Störung liegt vor, wenn sich durch die Störung der Erhaltungszustand der lokalen Population einer Art verschlechtert. Gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist es verboten, Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören. Schließlich ist es nach § 44 Abs. 1 Nr. 4 BNatSchG untersagt, wild lebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

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 Satz 5 BNatSchG). Für europäische Vogelarten und in Anhang IVa der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten gilt dies im Hinblick auf das Verbot des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG und hinsichtlich damit verbundener unvermeidbarer Beeinträchtigungen wild lebender Tiere auch bezüglich des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG nur, soweit die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird, § 44 Abs. 5 Satz 2 BNatSchG. 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).

Bestandserfassung

Nach der fachlich und methodisch nicht zu beanstandenden Bestandserfassung im Zuge der Aufstellung des B-Planes (Umweltbericht S. 27 ff.) sowie der Artenschutzrechtlichen Betrachtung des LBP, S. 17 ff. kommen die in dieser Unterlage aufgeführten streng und europarechtlich geschützten Vogel- und Amphibienarten auf den Flächen vor, die gegebenenfalls bau-, anlage- oder betriebsbedingt durch das Vorhaben in Anspruch genommen werden beziehungsweise ihr Vorkommen kann dort nicht mit hinreichender Sicherheit ausgeschlossen werden.



Beurteilung der Verbotstatbestände des § 44 BNatSchG

Ausgehend von einer fachlich und methodisch zutreffend durchgeführten Konfliktanalyse, ist unter ergänzender Berücksichtigung der im o.a. Umweltbericht vorgesehenen und zum Teil auch artenschutzrechtlich wirksamen Maßnahmen als Ergebnis zur Einschlägigkeit der Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG folgendes festzustellen:

Vögel

Bei der Brutvögelerfassung wurden im Plangebiet des B-Planes und den angrenzenden Flächen 27 Brutvogelarten und 7 Gastvogelarten nachgewiesen. Im Plangebiet selbst wurden u. a. Reviere von Hausrotschwanz, Elster, Dohle, Mauersegler, Rauchschwalbe und Grünspecht erfasst, wobei die beiden letztgenannten als landesweit gefährdet (Rote Liste Niedersachsen 2007) anzusehen sind. An zwei zwischenzeitlich abgerissenen Gebäuden wurde ein Vorkommen von Rauchschwalben und Mauersegler nachgewiesen. An Gehölzlebensräume gebundene Arten, wie z.B. Meisen, Eichelhäher sind lediglich in geringer Dichte anzutreffen. Einige dieser Arten, z.B. der Gartenrotschwanz konnten 2010 nicht wieder als Brutvogel nachgewiesen werden. Ursächlich könnte eine allgemein hohe Fluktuation der Arten oder eine Eignungsverschlechterung als Brutgebiet durch eine zunehmende Nutzung, Verkehrsbelastung und andere anthropogene Störungen sein. Schädigungen einer Lokalpopulation können für die meisten nachgewiesenen und durchweg häufigen bzw. verbreiteten Brutvogelarten ausgeschlossen werden.

Aufgrund der Beobachtung kreisender und jagender Mauersegler als Bewohner der Siedlungsbiotope insbesondere im Bereich des Kanals und Hafens konnte von Brutplätzen an den alten Hochspeichern an der Elbestraße ausgegangen werden. Im B-Plan Nr. 576 wurde daher als vorgezogene Ausgleichsmaßnahme die Anbringung von Nistkästen am Speichergebäude Nr. 50 festgesetzt. Die Nisthilfen wurden im Mai 2011 angebracht. Bei der Überprüfung der Maßnahme im Juni 2011 konnten sechs „natürliche“ Brutplätze an diesem Gebäude festgestellt werden. Da weder Einflüge noch Kotspuren an den Nistkästen festgestellt wurden, ist davon auszugehen, dass diese nicht angenommen wurden. Eine Kontrolle der anderen Speichergebäude erfolgte in diesem Zusammenhang nicht.

Das beantragte Vorhaben sieht nunmehr den Abriss des Gebäudes Nr. 50 vor, der die Verlegung der natürlichen Mauersegler-Brutplätze an alternative Standorte in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde erfordert. Durch den Verlust dieser Brutplätze könnten Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG eintreten, sofern die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang nicht mehr erfüllt wird und dies auch nicht durch vorgezogenen Ausgleichsmaßnahmen (CEF-Maßnahmen) erreicht werden kann. Im Rahmen des LBP wurde daher eine spezielle artenschutzrechtliche Prüfung durchgeführt. Für das Jahr 2012 liegen keine genauen Daten über die Anzahl der brütenden Paare an den von der Planung betroffenen Gebäuden vor, da die Brutsaison bei der Aufstellung des LBP bereits abgeschlossen war. Die Artenschutzprüfung wurde daher unter der Annahme durchgeführt, dass im Gebäude Nr. 50 sechs Mauerseglerpaare gebrütet haben, für die beiden anderen Speicher werden weitere sechs Paare unterstellt. In Niedersachsen und bundesweit gilt der Mauersegler als nicht gefährdet. Es wird für den Bereich Osnabrück von ca. 520 Paaren ausgegangen. Da die Nistplätze regelmäßig jedes Jahr erneut aufgesucht werden, sind sie auch außerhalb der Brutzeit als geschützte Fortpflanzungsstätte gemäß § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG anzusehen. Aufgrund der geplanten Beseitigung der Gebäude sind vorgezogene Ausgleichsmaßnahmen erforderlich. In Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Osnabrück wurden zwischenzeitlich 45 Nistkästen für Mauersegler an drei Gebäuden



(dem Klärwerksgebäude, Gebäude der Fa. Wolf am Hafenwendebecken und am Gebäude Nr. 48 im ehemaligen Kasernengelände) angebracht und entsprechend dokumentiert.

Mit dem Anbringen dieser Nisthilfen wurde die CEF-Maßnahme umgesetzt, die eine hohe Erfolgswahrscheinlichkeit besitzt. Der Erhaltungszustand der Population kann für den Planbereich damit als gesichert angesehen werden. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nicht erfüllt.

Für die übrige festgestellte Fauna des Untersuchungsgebietes sind die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 Nr. 1 und Nr. 3 BNatSchG nicht verletzt.

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 Vogelarten 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. 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.

Durch das Vorhaben ist weder eine erhebliche Störung noch eine Verschlechterung des Erhaltungszustandes der lokalen Population artenschutzrechtlich zu befürchten.

Fledermäuse

Im Untersuchungsgebiet wurden mit der Zwerg-, Rohhaut- und Breitflügelfledermaus, dem Kleinen und Großen Abendsegler sowie mindestens einer Art der Gattung Myotis oder Plecotus mindestens sechs streng geschützte Fledermausarten nachgewiesen. Die Jagdintensität von Breitflügelfledermäusen sowie dem Kleinen und Großen Abendsegler war im Vergleich zu anderen städtischen Bereichen relativ hoch, sie beschränkte sich jedoch auf die Aktivitätszeit ihrer Beutetiere, dem Junikäfer. Tagesschlafquartiere und Wochenstuben wurden zwar nicht festgestellt, jedoch sechs Paarungsquartiere von Zwergfledermäusen im Bereich der ehemaligen Kaserne, davon sind drei von der Planung betroffen. Acht (potentielle) Winter- bzw. Zwischenquartiere wurden im nordöstlich gelegenen Wäldchen sowie zwei südlich des Untersuchungsgebiets vorgefunden.

Durch das Vorhaben gehen Einzelbäume, Gehölzgruppen und weitere Vegetationsbestände verloren, die wichtige Lebensräume für besonders und streng geschützte Fledermausarten darstellen. Der Verlust von Biotoptypen mit besonderer bis allgemeiner Bedeutung – insbesondere die Hauptjagdgebiete der Fledermäuse – stellt eine erhebliche Beeinträchtigung dar. Der B-Plan Nr. 576 setzt als Vermeidungsmaßnahmen die Entwicklung eines Grünzuges sowie die Schaffung geeigneter Jagdhabitats innerhalb dieses Bereiches, u.a. durch die Besiedlung von Junikäfern als Nahrungsquelle, fest. Daneben ist vorgesehen, die Fällung von Bäumen mit Quartierspotential für Fledermäuse von Gutachtern zu begleiten, um ggf. Vermeidungs- und Ausgleichsmaßnahmen ergreifen zu können. Die Rodungs- und Abbrucharbeiten sind auf den Zeitraum Anfang November bis Ende Februar zu beschränken.

Aufgrund der o.g. im B-Plan festgesetzten Vermeidungsmaßnahmen werden durch das Vorhaben die Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt. Eine erhebliche Stö-



Die Erhaltung des Erhaltungszustandes der lokalen Populationen artenschutzrechtlich relevanter Arten ist nicht zu befürchten. Die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang bleibt gewahrt (§ 44 Abs. 5 Satz 2).

Amphibien und Reptilien

Weder in den als Lebensräume für Amphibien anzusehenden wassernahen Gehölzstrukturen im südlichen Teilbereich und den Vegetationsbeständen nördlich des Emsweges noch in den Kleingewässern südlich der Römereschstraße konnten Amphibien nachgewiesen werden. Ein Vorkommen von Reptilien und Wirbellosen (Weichtiere, Spinnen, Krebse, Libellen Käfer, Schmetterlinge) sind mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit auszuschließen. Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 BNatSchG wird somit nicht erfüllt.

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 Oberflächenentwässerung

Es ist vorgesehen, das KV-Terminal künftig über ein neues Entwässerungsnetz, welches an die neuen Regenrückhaltebecken im Bereich der Römereschstraße anschließt, über den vorhandenen Regenwasserkanal DN 1000 zu entwässern. Die Containerstellflächen und die Fahrbereiche der Reach-Stacker und LKW werden vollständig versiegelt. Das anfallende Oberflächenwasser wird in Kanälen gesammelt und über den Regenwasserkanal zu den Regenrückhaltebecken geleitet. Die Schwerlastplatten entwässern über Muldenrinnen und Schwerlastrinnen, die Asphaltflächen über 2-Stein-Rinnen und Abläufe. Diese Entwässerungsleitung wird mit einer fernbedienbaren Absperrereinrichtung versehen, um bei einer eventuellen Havarie auf der Terminalfläche die Vorflut (RRB und Nette) schützen zu können. Der Bereich der Gefahrgutlagerfläche wird flüssigkeitsdicht hergestellt, um zu verhindern, dass gefährliche Stoffe in die Kanalisation gelangen. Vor Übergabe der Wassermengen an den Kanal DN 1000 wird ein fernbedienbarer Absperrschieber in einem Schacht angeordnet, im Fall einer Havarie kann das Entwässerungsnetz sofort vom Vorfluter getrennt werden.

Der Fluss „Nette“ dient als Vorfluter für die Lager- und Umschlagfläche, das Niederschlagswasser der Gleisanlagen wird teilweise dem Grundwasser zugeführt. Neben den neu angelegten Bahngleisen sind Sickerleitungen verlegt, die das durch das Schotterbett einsickernde Regenwasser auffangen, um das Planum trocken zu halten. Die Sickerleitungen entwässern in den Gleiskörper.

In der vorgelegten Planung wurde für die Regenrückhaltebecken ein 2-jähriges Regenereignis zugrunde gelegt, es ergab sich ein Volumen von 1.900 m³. Im Rahmen der Aufstellung des B-Planes Nr. 576 und in Abstimmung mit den zuständigen Behörden wird nunmehr ein 3-jähriges Regenereignis als Bemessungsgrundlage unterstellt, das Rückhaltevolumen vergrößert sich auf 2.960 m³.



2.3.5.2 Schmutzwasserentsorgung

Das Gebäude am Gate wird mit einer Schmutzwasserleitung an den vorhandenen Schmutzwasserkanal in der Emsstraße angeschlossen. Weitere Leitungen sind nicht vorgesehen. Die Entsorgung etwaiger Auffangräume für Havariewater geschieht über fliegende Leitungen.

2.3.5.3 Löschwasserversorgung

In Zusammenarbeit mit der Feuerwehr und der zuständigen Behörde wird die Brandlast der neu einzurichtenden Fläche bestimmt, um den Löschwasserbedarf zu ermitteln. Trassen für die Löschwasserversorgung sind vorgesehen. Sofern das Angebot zur Löschwasserbereitstellung nicht ausreicht, wird ein Speicherbehälter mit Druckerhöhungsanlage errichtet.

2.3.6 Eisenbahntechnische Belange / Bauausführung

Die vorgesehene Maßnahme entspricht den eisenbahnrechtlichen Anforderungen.

Eisenbahnrechtliche Grundlage für die Baumaßnahme ist die „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO⁵)“. 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 mbH eisenbahntechnisch geprüft worden. Nach der Stellungnahme der LEA vom 08.06.2012 (OYY 090 2-2746) können die beantragten Maßnahmen unter Beachtung der dort genannten Hinweise ausgeführt werden.

Die eisenbahnbetriebsbezogene Ausführungsplanung ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Planfeststellung und Ausführungsplanung bilden zwar eine sachliche Einheit, die keine Widersprüche untereinander aufweisen dürfen. Gleichwohl ist es zulässig, die Bauausführung aus der Planfeststellung auszuklammern, soweit der Stand der Technik für die zu bewältigenden Probleme geeignete Lösungen zur Verfügung stellt. Es reicht soweit aus, wenn sichergestellt ist, dass die einschlägigen technischen Regelwerke, in denen der Stand der Technik Ausdruck gefunden hat, in der das Vorhaben weiter konkretisierenden Ausführungsplanung beachtet werden. Die Prüfung, ob die Ausführungsplanung der Vorhabensträgerin diesen Anforderungen genügt, muss anerkanntermaßen nicht notwendig im Planfeststellungsverfahren erfolgen. Es genügt vielmehr, der Vorhabensträgerin aufzugeben, ihre Ausführungsplanung vor Baubeginn zur Genehmigung vorzulegen (BVerwG, Urt. v. 05.03.1997, 11 A 5/96, Rn. 22).

Dementsprechend bleiben die erforderliche Prüfung der eisenbahnbetriebsbezogenen Ausführungsplanung und die hieran anschließende Baufreigabeentscheidung außerhalb dieses Plangenehmigungsverfahrens vorbehalten (Ziff. 1.1.3.1.2).

Die Prüfung der eisenbahnbetriebsbezogenen Ausführungsplanung, soweit diese nicht im Planfeststellungs- oder Plangenehmigungsverfahren erfolgt, und die eisenbahnbetriebsbezogene Bauüberwachung erfolgt durch das für die Eisenbahnaufsicht nach § 5 Abs.1a Nr.2 AEG i. V. m. § 12 Abs. 1 S. 1 ZustVO-Verkehr vom 03.08.2009 (Nds GVBl. 2009, S. 316 ff.) derzeit zuständige Niedersächsische Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr, dem die

⁵ 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).



Vorhabensträgerin die Ausführungsunterlagen deshalb vor Baubeginn zur Genehmigung (Freigabe) vorzulegen hat.

2.3.7 Umweltverträglichkeitsprüfung

2.3.7.1 Allgemeines

Für das Vorhaben ist gemäß §§ 2 und 3 sowie 3a - 3f UVPG i. V. m. Nr. 14 der Anlage 1 zum UVPG eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich. Die allgemeine Vorprüfung des Einzelfalls durch die Planfeststellungsbehörde gem. § 3c UVPG hat ergeben, dass mit dem geplanten Vorhaben hinsichtlich Art, Umfang und Wirkfaktoren keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen zu befürchten sind. Eine formelle Umweltverträglichkeitsprüfung unterbleibt daher, was der Öffentlichkeit hiermit gem. § 3a UVPG bekannt gegeben wird.

2.3.8 Denkmalschutz

Bei den auf der Fläche der geplanten KLV-Anlage bestehenden drei Hochspeichergebäuden Nr. 50, 51 und 52 der 1938 errichteten ehemaligen Heeresverpflegungsanstalt, die durch das Vorhaben überplant werden, handelt es sich zusammen mit einem weiteren Hochspeichergebäude Nr. 49 um eine Gruppe baulicher Anlagen, die gem. § 3 Abs. 3 des Nds. Denkmalschutzgesetzes (NDSchG) als Baudenkmal geschützt ist. Die Gebäude stehen derzeit aufgrund Nutzungsaufgabe leer.

Für den Abriss der drei Speichergebäude ist eine Genehmigung nach § 10 NDSchG erforderlich, die durch diesen Planfeststellungsbeschluss konzentriert wird.

Die Stadt Osnabrück als Untere Denkmalschutzbehörde hat in ihrer Stellungnahme vom 10.12.2012 darauf hingewiesen, dass einem Abbruch der Speichergebäude nur im Rahmen des § 7 NDSchG stattgegeben werden kann. Danach kann ein Eingriff in ein Denkmal nur erfolgen, soweit ein überwiegendes öffentliches Interesse den Eingriff zwingend verlangt.

In diesem Sinne hat die Stadt in ihrer Stellungnahme und im Erörterungstermin Zweifel an der zwingenden Notwendigkeit des Abrisses geäußert. Durch alternative Gleisverlegungen bzw. Gleiskürzungen sei zumindest das Speichergebäude Nr. 50 zu erhalten. Ebenso äußerte das Landesamt für Denkmalpflege, der zwingende Eingriff sei nicht durch schlüssige und ausreichende Alternativplanungen belegt, die den Erhalt zumindest eines Speichers ermöglichen. Die Vorhabensträgerin hat entsprechende Alternativen, wie sie auch von den Denkmalschutzbehörden vorgetragen wurden, unter Berücksichtigung der betrieblichen und eisenbahntechnischen Erfordernisse des KLV-Terminals geprüft. Im Anschluss an den Erörterungstermin hat die Stadt Osnabrück mit den von der Vorhabensträgerin zur Verfügung gestellten betrieblichen und technischen Parametern eine eigene Prüfung der Optimierung der KLV-Anlage zur Erhaltung zumindest eines Speichergebäudes durchgeführt.

Die rechtliche Situation hinsichtlich des Baudenkmals der drei Speichergebäude wird von der Planfeststellungsbehörde unter Berücksichtigung der geprüften Alternativen wie folgt beurteilt:

Im hiesigen Fall besteht gem. § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG ein überwiegendes öffentliches Interesse, das den Abriss der drei Speichergebäude zwingend erfordert. Ein öffentliches Interesse im Sinne des § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG besteht hier darin, dass die Errichtung des KLV-Terminals dem Allgemeinwohl dient, ebenso wie die enumerativ in Nr. 2 aufgeführten Beispiele. So erfüllt das Vorhaben die Ziele des § 1 AEG, einen sicheren Betrieb der Eisenbahn, ein attraktives Verkehrsangebot auf der Schiene und die Sicherstellung eines wirksamen und unverfälschten Wettbewerbs auf der Schiene bei der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleis-



tungen und dem Betrieb von Eisenbahninfrastruktur zu gewährleisten. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung wird hier verwiesen. Dieses öffentliche Interesse überwiegt hier auch gegenüber der unveränderten Erhaltung des Kulturdenkmals. Dabei ist zunächst von der Prämisse auszugehen, dass es einen allgemeinen Vorrang des Denkmalschutzes gegenüber dem Umweltschutz nicht gibt (vgl. VG Göttingen, Urteil vom 18.10.2011, 2 A 309/10, Rn. 19 in juris). Zwar ist die entlang des Hafens stehende Gruppe der Speicher, die architektonisch charakteristisch für die damalige Errichtung solcher Bauwerke ist, hier stadtbildprägend. Zu berücksichtigen ist Rahmen der Abwägung dagegen, dass das geplante Vorhaben dem Umweltschutz in besonderer Weise dient, indem es relevante Teile des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene verlagert und damit zu einem verringerten Ausstoß von Schadstoffemissionen sowie zur Entlastung der öffentlichen Straßen beiträgt. Dies zeigt sich vor dem Hintergrund der in den letzten Jahren erheblich ansteigenden LKW- und Schwerverkehre daran, dass allein ein einziger Ganzzug ca. 80 Standardcontainer transportiert und damit in etwa 80 LKW auf der Straße ersetzt. Ausgehend von der prognostizierten Umschlagmenge von etwa 3 – 4 Ganzzügen pro Tag erhöht sich die Anzahl ersetzter LKW-Fahrten entsprechend. Zu berücksichtigen ist demgegenüber auch, dass zwar das als Gruppe gem. § 3 Abs. 3 NDSchG geschützte Ensemble der Speicher verloren geht, mit dem verbleibenden Speicher Nr. 49 jedoch weiterhin ein Baudenkmal zumindest als einzelne bauliche Anlage gem. § 3 Abs. 2 NDSchG geschützt bestehen bleibt, das die charakteristische Eigenschaft dieser Gebäude wiedergibt.

Des Weiteren sieht der Tatbestand des § 7 Abs. 2 Nr. 2 NDSchG vor, dass der Eingriff zwingend erforderlich ist. Auch diese Voraussetzung ist hier erfüllt. An das Merkmal des zwingenden Eingriffs sind strenge Anforderungen zu stellen. Es ist in dem Sinne zu verstehen, dass das geplante Vorhaben mit der Inanspruchnahme des Baudenkmals, d. h. dem Abriss der drei Gebäude, „steht oder fällt“ (vgl. VG Oldenburg, Urteil vom 11.08.2010, 4 A 2207/07, Rn. 33 in juris), mithin also keine andere Alternative der Umsetzung besteht. Die Vorhabens-trägerin hat Alternativen der Gleisverlegung bzw. Gleiskürzung für die Erhaltung der Baudenkmale geprüft. Als Ergebnis dieser schlüssigen und nachvollziehbaren Prüfung stellt die Planfeststellungsbehörde fest, dass die Umsetzung des KLV-Terminals unter Erhaltung auch nur des Speichergebäudes Nr. 50 nicht möglich ist. Unter Berücksichtigung einer den betrieblichen Anforderungen der KLV-Anlage gerecht werdenden Infrastrukturplanung können die drei Speichergebäude nicht erhalten werden. Mit einem Erhalt wäre der Betrieb der Anlage derart eingeschränkt, dass ein wirtschaftlicher Betrieb unter Zugrundelegung der prognostizierten Umschlagzahlen und damit die Gesamtanlage gefährdet wäre. Insbesondere würde das Vorhaben an einer lediglich unter den Voraussetzungen der aufgestellten Planung in Aussicht gestellten Förderung scheitern. Zwar wären in nördlicher Richtung des ehemaligen Kasernengeländes Möglichkeiten gegeben lange Verladegleise (Ganzzuglängen) zu errichten, bei denen die Speicherflächen nicht in Anspruch genommen werden müssten. Angesichts eines Höhenunterschiedes von 2 m gegenüber dem südlich der Brückenstraße liegenden Anschlusspunkt ist die Errichtung eines Bahngleises aufgrund technischer Vorgaben der einschlägigen Regelwerke jedoch nicht umzusetzen. Auch Varianten der Gleisverlegung und Gleiskürzung im Bereich der Speicher lassen sich betriebs- und trassierungstechnisch nicht wirtschaftlich umsetzen. Maßgeblich war hier, dass aufgrund der Aufkommensermittlung Ganzzüge mit einer Länge von 700 m erwartet und abgefertigt werden sollen. Kürzere Züge entsprechen nicht dem logistischen Standard, so dass auch nur Umschlagsanlagen zur Bewältigung dieser Zuglängen förderwürdig sind. Durch eine Einkürzung der Gleise wäre eine betriebliche Abwicklung wegen des dann erforderlichen erhöhten Rangierbedarfs nur mit erheblichen Kapazitätseinschränkungen möglich. Auch eine Verlegung der Gleise entlang



der Speichergebäude scheidet aus betriebs- und sicherungstechnischen Gründen aus. Zum einen wäre auch hier mangels ausreichender Abstellgleise eine Kapazitätseinschränkung zur erwarteten Umschlagsmenge gegeben. Zum anderen befänden sich bei dieser Lösung die Speichergebäude mit ihren Laderampen im Lichtraumprofil der Gleise, so dass deren Nutzung bzw. Erreichbarkeit erheblich erschwert wäre. Insgesamt wäre bei einer Erhaltung des Baudenkmals nicht nur die fehlende Wirtschaftlichkeit der KLV-Anlage gegeben, sondern auch die Nutzung und Erhaltung der Speichergebäude selbst wäre stark eingeschränkt, so dass der Eingriff in das Baudenkmal als zwingend im Sinne des NDSchG anzusehen ist. Dieses Ergebnis hat die Stadt Osnabrück, die zugleich zuständige Untere Denkmalschutzbehörde ist, durch ihre eigene Untersuchung gegenüber der Planfeststellungsbehörde bestätigt.

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. Einwendungen wurden nicht erhoben.

2.4.1 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

2.4.1.1 Stadt Osnabrück

Aus planungsrechtlicher Sicht hält die Stadt das Vorhaben für zustimmungsfähig. Sie wendet sich jedoch gegen den vorgesehenen Abriss sämtlicher unter Denkmalschutz stehender Speichergebäude. Weder das zwingende öffentliche Interesse noch die Ablehnung der Standortalternativen seien ausreichend dargelegt.

Die Vorhabensträgerin weist in ihrer Erwiderung darauf hin, dass die im Zuge des städtebaulichen Wettbewerbes für das gesamte Kasernenareal erarbeitete Vorkonzeption bereits den Abriss der drei Speichergebäude umfasste. Aufgrund der prognostizierten Umschlagsmengen werde die für das KLV-Terminal zur Verfügung stehende Fläche in vollem Umfang benötigt. Dies schließt das Areal mit den darauf befindlichen Speichergebäuden ein. Die Vorhabensträgerin nimmt Bezug auf das 2006 erstellte Gutachten zur Erweiterung der Umschlagsmöglichkeiten Straße-Schiene im kombinierten Ladungsverkehr im Hafen Osnabrück, wonach die bestehende Gleisgruppe 400 im Bereich der Winkelhausenkaserne den einzig sinnvollen Standort einer Umschlaganlage darstellt. Hier liegen die Voraussetzungen von vorhandenen Gleisanlagen, Flächen für die Schaffung ausreichender Gleise mit entsprechenden Längen und eine verkehrstechnisch günstige straßenseitige Anbindung vor. Alternative Standorte, die den Anforderungen einer wirtschaftlichen Auslastung, den betrieblichen Forderungen sowie die Abfertigung der prognostizierten Umschlagszahlen ermöglichen, sind im Bereich der Stadt Osnabrück nicht vorhanden.

Seitens der Vorhabensträgerin wurde der Planbereich auf Varianten einer Gleisführung untersucht, die den Erhalt eines Speichergebäudes (Nr. 50) ermöglichen. Dies ist - für die Planfeststellungsbehörde schlüssig und nachvollziehbar dargelegt - jedoch nicht der Fall. Eine Verschiebung der Ladegleise nach Osten würde im Hinblick auf die trassierungstechnischen Zwangspunkte (BÜ Römereschstraße, S-förmige Gleisführung in Richtung KLV-Terminal) Gleislängen von weniger als 350 m bedeuten, die für keine Halbzüge mehr ausreichen. Zudem würde der betrieblich notwendige Verkehrsraum für das Abstellen von Containern, als Rangierbereich für den Reach-Stacker und als LKW-Fahrspur zum Nachteil für den KV-Betrieb erheblich eingeschränkt. Die Verlegung von Abstellgleisen beidseitig der Speichergebäude scheidet ebenfalls aus, da die im Bereich der Speicher vorgesehenen Gleise 404a, 404b und 404 neu für das Zwischenpuffern der Halbzüge unbedingt erforderlich sind, an-



dernfalls würden die Umschlagkapazitäten erheblich eingeschränkt. Das Einkürzen der Gleislängen würde zur Teilung der Halbzüge führen, was mit einem erhöhten Rangieraufwand, der erneuten Belegung des BÜ Brückenstraße mit verlängerten Schließzeiten und einer Verringerung der Anlagenkapazität verbunden wäre.

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich diesen Ausführungen an. Um die geplante KLV-Anlage unter Einbeziehung der vorhandenen Gleisanlagen errichten und gemäß den prognostizierten Umschlagsmengen wirtschaftlichen betreiben zu können, ist der Abbruch der Speicher unabdingbar. Eine weitere Teilung der jetzigen Halbzüge ist nicht wirtschaftlich, bedeutet daneben eine zusätzliche Belastung des BÜ Brückenstraße aufgrund vermehrter Schließungen und dadurch eine Verschlechterung des Verkehrsflusses der betroffenen Straßen.

Unter Hinweis auf den beim Eisenbahn-Bundesamt eingereichten Förderantrag sowie der in Aussicht gestellten Förderung der Maßnahme, sieht die Planfeststellungsbehörde die dem Antrag zugrunde liegenden Zahlen als realistisch und belastbar an. Der beantragte Umfang an Gleisen und Zuglängen ist für den Betrieb des Terminals im Hinblick auf die prognostizierte Auslastung und den Umschlag erforderlich. Eine Reduzierung der Gleise oder Zuglängen hätte zur Folge, dass der KLV-Terminal nicht wirtschaftlich betrieben werden kann. Dann würden die aufgewendeten Errichtungskosten nicht in Relation zur angestrebten Auslastung, wie auch der Umschlagzahlen stehen und die vorgesehene Förderung würde entfallen.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen zum Variantenvergleich unter Ziffer 2.3.2.2 des Beschlusses sowie auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 2.3.1. Bezug genommen.

Der Vorhabensträgerin ist keine konkrete Nachnutzung der Speichergebäude bekannt. Im Termin am 26.02.2014 wies die Stadt darauf hin, es seien Interessenten vorhanden, es würden Verhandlungen geführt. Ein konkreter Nachweis wurde nicht vorgelegt, weder ein Vertrag noch Angabe des / der Interessenten. Im Hinblick auf die unmittelbare Nähe der Gleisanlagen scheidet nach Ansicht der Vorhabensträgerin eine Nutzung durch Dritte aus sicherungstechnischen Gründen aus. Der Zu- und Abgangsverkehr zum Gebäude, der über die Gleisanlagen führen würde, könne nicht gefahrlos gewährleistet werden. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich dieser Auffassung an, die Lage der Gebäude im Gleisbereich steht im Sinne einer Verinselung einer Nachnutzung entgegen. Eine Prüfung, ob aus eisenbahntechnischer Sicht eine Sicherung der Zuwegung möglich bzw. zulässig wäre, kann entfallen. Aus Sicht der Planfeststellungsbehörde sind diese Sicherheitsinteressen höher zu bewerten als die einer evtl. Nachnutzung.

Im Termin am 26.02.2014 kündigte die Stadt Osnabrück an, Alternativen einer Gleistrassierung zu prüfen, die den Erhalt des denkmalgeschützten Speichers Nr. 50 ermöglichen. Mit Schreiben vom 05.08.2014 teilte die Stadt gegenüber der Planfeststellungsbehörde als Ergebnis der Prüfung mit, dass die betrieblichen Anforderungen der KLV-Anlage nicht unter Erhaltung der denkmalgeschützten Speichergebäude zu erfüllen sind. Eine weitergehende Optimierung der räumlichen Organisation und der betrieblichen Abläufe innerhalb des KLV-Geländes sind nach der Untersuchung nicht gegeben.

Die Planfeststellungsbehörde geht nach dieser Aussage davon aus, dass die seitens der Stadt erhobenen Bedenken gegen den Abriss der Speichergebäude aufgrund eigener Untersuchungen nicht aufrechterhalten werden, bzw. als erledigt anzusehen sind. Auf die Ausführungen zum Denkmalschutz unter Ziffer 2.3.8 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Die Stadt Osnabrück vermisst Aussagen, wie sich der Eisenbahnverkehr auf die Verkehrsabläufe im öffentlichen Straßennetz aufgrund der Schrankenschließzeiten auswirkt. Die Vorha-



bensträgerin verweist auf das Gesamtkonzept der KLV-Anlage, danach sind Rangierfahrten über den Bahnübergang Römereschstraße auf das absolut notwendige Maß zu beschränken bzw. zu vermeiden. Dies wird durch die alleinige Zuführung aus Richtung Hafen über die Römereschstraße gewährleistet, die übrigen Umsetzungsvorgänge sind über den Bahnübergang Brückenstraße / Elbestraße vorgesehen. Eine Teilung der Züge wird nötig, soweit deren Länge die Nutzlängen der Ladegleise überschreitet. Durch die Zugteilung, die Auswechslung je Halbzug / Lade- bzw. Abstellgleis sowie des Umsetzungsvorganges der beiden Halbzüge ist eine Schließzeit des Bahnübergangs von ca. 10 – 15 Minuten anzusetzen, bei 4 Ganzzügen täglich somit 40 – 60 Minuten. Seitens der Stadt Osnabrück wurde eine Verkehrsflusssimulation in Auftrag gegeben. Die Studie vom November 2013 stellt auf die Knotenpunkte Elbestraße / Brückenstraße und Brückenstraße / Fürstenauer Weg einschließlich der Bahnübergänge ab. Simuliert werden Rangierfahrten mit Ganzzügen von 700 m Länge und einer Geschwindigkeit von 15 km/h, bei einer Verkehrsbelastung auf der Straße für das Prognosejahr 2028. Als Fazit ist festzuhalten, dass die prognostizierte Verkehrsmenge ohne Rangierfahrten eine Anpassung der Steuerungen der Signalanlagen der o.g. Knotenpunkte erfordern. Bei einer Zugfahrt in der Hauptverkehrszeit hätte sich der Verkehrsablauf ca. 15 Minuten nach Schrankenöffnung auf den Zustand vor Schließung des BÜ eingestellt. Im laufenden Betrieb sollen ausgedehnte Rangierfahrten in der Hauptverkehrszeit in der Regel nicht durchgeführt werden. Nach Aussage der Stadt ist langfristig vorgesehen, die höhengleiche Kreuzung Brückenstraße / Elbestraße durch eine höhenungleiche Kreuzung zu ersetzen. Eine Untersuchung der Umgestaltung wird zurzeit durchgeführt. Die Planfeststellungsbehörde hält die Dauer der Schließzeiten von ca. 40 bis 60 Minuten täglich für hinnehmbar. Es handelt sich dabei um keine Größenordnung, die zur Ablehnung des Vorhabens führt oder eine Änderung bedingt. Durch die beabsichtigte Nachrüstung der Gleise durch Einschalttasten des Vorhabensträgers kommt es zu einer Verbesserung der betrieblichen Abläufe und kürzeren Schließzeiten. Die Anpassung der Signalisierung der Straßenknoten wird zu einer beschleunigten Räumung des BÜ beitragen.

Nach Ansicht der Stadt Osnabrück sind dem schalltechnischen Gutachten die Umschlagzahlen mit dem Prognosehorizont 2023 – entsprechend dem Förderantrag - zugrunde zu legen und nicht für das Jahr 2014. Das Gutachten wurde entsprechend überarbeitet, die Fassung vom 10.06.2013 kommt zum Ergebnis, dass die Zielwerte aus der Lärmkontingentierung des B-Plans Nr. 576 eingehalten werden. Auf die Ausführungen unter Ziffer 2.3.3.1 des Beschlusses wird verwiesen.

Im Zuge der Aufstellung des B-Planes Nr. 576 wurden an einem Speichergebäude Nistkästen für Mauersegler angebracht. Bei dem vorgesehenen Abbruch des Gebäudes seien artenschutzrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Tiere zu treffen. Die Vorhabensträgerin hat in Abstimmung mit der unteren Naturschutzbehörde der Stadt Osnabrück zwischenzeitlich 45 Nistkästen für Mauersegler an drei Gebäuden angebracht. Auf Ziffer 2.3.4.2 des Beschlusses wird hingewiesen.

Die im B-Plan als zu erhalten festgesetzten Bäume werden ebenfalls überplant. In Absprache mit der Unteren Naturschutzbehörde ist im Bereich der Zufahrt zum Terminal / Gate Ersatz vorgesehen.

Zum Thema Gefahrgut bemängelt die Stadt, aus den Planunterlagen sei nicht ersichtlich, in welchem Umfang Gefahrgüter umgeschlagen bzw. gelagert würden. Davon seien Anforderungen an die Infrastruktur des Geländes, insbesondere die Löschwasserversorgung und Regelungen im Havariefall abhängig. Die Vorhabensträgerin plant zurzeit weder den Umschlag noch die Lagerung von Gefahrgut. Im Falle einer künftigen Lagerung / Umschlags sichert die Vorhabensträgerin die Einholung der erforderlichen Genehmigungen und intensi-



ve Beteiligung der betroffenen Stellen zu. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist aufgrund der o.a. Zusage eine Gefahr von Schäden nicht zu befürchten. Auf Ziffer 1.4 des Beschlusses wird hingewiesen.

2.4.1.2 Landkreis Osnabrück

Seitens des Landkreises Osnabrück bestehen keine Bedenken.

2.4.1.3 Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Geschäftsbereich Osnabrück

Gegen die Maßnahme bestehen keine Bedenken, da Belange der Straßenbauverwaltung nicht berührt werden.

2.4.1.4 Polizeiinspektion Emsland / Grafschaft Bentheim

Aus polizeilicher und verkehrlicher Sicht werden keine Bedenken erhoben.

2.4.1.5 Landwirtschaftskammer Niedersachsen, Bezirksstelle Osnabrück (LWK)

Die LWK erhebt keine Bedenken, da land- und forstwirtschaftliche Belange nicht negativ berührt werden.

2.4.1.6 Unterhaltungsverband Nr. 96 „Hase-Bever“

Der Unterhaltungsverband sieht die vorgesehenen Anlagen der Niederschlagswasserbewirtschaftung als unzureichend an. Es würden planmäßig häufige Überlaufereignisse der Regenrückhaltung in Kauf genommen werden, die zu Schäden an der Struktur und Ökologie von Nette und Hase führten. Die Vorhabensträgerin müsse daher für entstehende Mehrkosten der Gewässerunterhaltung aufkommen.

In ihrer Erwiderung lehnt die Vorhabensträgerin eine Übernahme von Mehrkosten bei der Gewässerunterhaltung ab und verweist auf die erfolgte Erhöhung des Rückhaltevolumens der Becken auf 2.960 m³. Auf Ziffer 2.3.5.1 des Beschlusses wird insoweit Bezug genommen. Das derzeitige RRB südlich der Römereschstraße weist ein Volumen von 1.200 m³ auf. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Ausführung der Vorhabensträgerin an, dass es sich um eine deutliche Verbesserung handelt. Die Vergrößerung des Volumens um das 2 ½ fache trägt dazu bei, die anfallende Wassermenge aufzunehmen. Häufige Überlaufereignisse der Regenrückhaltung sind somit nicht zu befürchten.

2.4.1.7 Wehrbereichsverwaltung

Es werden keine Bedenken erhoben.

2.4.1.8 LEA Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH

Gegen das Vorhaben wurden aus eisenbahntechnischer Sicht keine Bedenken erhoben. Auf Ziffer 2.3.6 des Beschlusses wird verwiesen.

2.4.1.9 Wasser- und Schifffahrtsamt Minden

Es werden keine Bedenken erhoben.

2.4.1.10 RWE Westfalen-Weser-Ems Netzservice GmbH

Im Planbereich sind keine Versorgungseinrichtungen der RWE betroffen.

2.4.1.11 Niedersächsische Landesforsten, Forstamt Ankum

Das Forstamt erhebt keine Bedenken.



2.4.1.12 Nieders. Landesbetrieb für Wasserwirtschaft, Küsten- und Naturschutz, Betriebsstelle Cloppenburg

Es bestehen keine Bedenken.

2.4.1.13 Landesamt für Bergbau, Energie und Geologie (LBEG)

Das LBEG erhebt keine Bedenken gegen die Planung.

2.4.1.14 PLEdoc GmbH

Im Planbereich sind keine Versorgungsanlagen der von PLEdoc vertretenen Träger betroffen. Sollte sich der Planbereich erweitern oder anderweitig ändern, wird um Mitteilung gebeten. Die Vorhabensträgerin teilt in ihrer Gegenäußerung mit, der ursprüngliche Planbereich werde in Richtung Norden und in Richtung Osten erweitert. PLEdoc wurde entsprechend in Kenntnis gesetzt, eine neue Betroffenheit wird durch die Erweiterung des Planbereiches nicht ausgelöst. Im Übrigen wird auf Ziffer 1.4.3 des Beschlusses verwiesen.

2.4.1.15 E.ON Netz GmbH

E.ON ist von der Planung nicht betroffen.

2.4.1.16 Deutsche Telekom AG

Hinsichtlich der im Planbereich verlaufenden Telekommunikationslinien wird auf Ziffer 1.4.1 des Beschlusses verwiesen.

2.4.1.17 Kabel Deutschland GmbH

Im Planbereich sind keine Telekommunikationsanlagen von Kabel Deutschland betroffen.

2.4.1.18 Stadtwerke Osnabrück AG

Die Stadtwerke weisen in ihrer Stellungnahme auf im Planbereich befindlichen Anlagen der Stromversorgung und Entwässerung hin. Der Bitte um frühzeitige Abstimmung und Beteiligung wird seitens der Vorhabensträgerin entsprochen. Auf die Auflagen unter Ziffer 1.1.3.2.4 und Hinweis unter Ziffer 1.4.2 dieses Beschlusses wird insoweit verwiesen.

3 Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Niedersächsischen Obergericht, 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 VO vom 21.10.2013 (Nds. GVB. 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 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 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

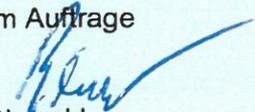
Offensichtliche Unrichtigkeiten dieses Beschlusses (z. B. Schreibfehler) können durch die Planfeststellungsbehörde jederzeit berichtigt werden; bei berechtigtem Interesse eines an dem vorliegenden Planfeststellungsverfahren Beteiligten hat die genannte Behörde zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils 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 Osnabrück ausgelegt.

Im Auftrage


Biewald



5 Anhang / Abkürzungsverzeichnis

Abkürzung	Bedeutung
$\mu\text{g}/\text{m}^3$	Mikrogramm pro Kubikmeter
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
24. BImSchV	24. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
39. BImSchV	39. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über Luftqualitätsstandards und Emissionshöchstmengen)
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
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 Stadtentwicklung
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BÜ	Bahnübergang
BUND	Bund für Umwelt und Naturschutz Deutschland e. V.
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Entscheidungen des Bundesverwaltungsgerichts
DB	Deutsche Bahn
dB(A)	Dezibel (A), Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche.
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
DSchG	Denkmalschutzgesetz
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
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
KLV	Kombinierter Ladeverkehr
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
LGLN	Landesamt für Geoinformation und Landentwicklung
LJagdG	Landesjagdgesetz
LNVG	Landesnahverkehrsgesellschaft Niedersachsen mbH
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. MBI. 2002 S. 112)
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
NAGBNatSchG	Nieders. Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz
NABU	Naturschutzbund Deutschland Landesverband Niedersachsen e. V.
NBauO	Niedersächsische Bauordnung
NBrandSchG	Niedersächsisches Brandschutzgesetz
NDG	Niedersächsisches Deichgesetz
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBI.	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
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 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 Baumaß- nahmen
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 Wassergewin- nungsgebieten
RL 85/337/EWG	Richtlinie des Rates vom 27.06.1985 über die Umweltverträglichkeitsprü- fung 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
RRB	Regenrückhaltebecken
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)
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