



Eisenbahn-Bundesamt

Außenstelle
Hannover
Herschelstraße 3
30159 Hannover
Az: 58101 Pap 158/09
Datum: 16.12.2011

Planfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG

für das Vorhaben

**" Seehafenhinterlandverkehr (SHHV), Ertüchtigung des Knotens
Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1",**

km 4,213 bis 5,747 (Str 1401)

der Strecken

**1401 Bremen-Sebaldsbrück - Bremen Rbf,
1500 Oldenburg-Hbf - Bremen-Hbf,
1740 Wunstorf - Bremerhaven-Seehafen**

**Vorhabenträgerin:
DB Netz AG,
diese vertreten durch
die DB ProjektBau GmbH,
Regionalbereich Nord
Joachimstraße 8
30159 Hannover**

Inhaltsverzeichnis

A. Verfügender Teil

- I. Feststellung des Planes
- II. Planunterlagen
- III. Nebenbestimmungen und Hinweise
- IV. Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge
- V. Kostenentscheidung

B. Begründung

I. Sachverhalt

1. Vorhaben
2. Verfahren
 - a) Antrag, Einleitung Anhörungsverfahren
 - b) Anhörungsverfahren
3. Verfahrensrechtliche Bewertung
 - a) Rechtsgrundlage
 - b) Zuständigkeit

II. Entscheidungen

1. Stellungnahmen der Behörden und Stellen

- a) Freie Hansestadt Bremen, Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa Sondervermögen Infrastruktur
- b) Freie Hansestadt Bremen, Geologischer Dienst für Bremen
- c) Freie Hansestadt Bremen , Polizei Bremen, PD Schutzpolizei
- d) Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen GmbH (VBN)
- e) Feuerwehr Bremen
- f) Freie Hansestadt Bremen Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa 51/3
- g) Freie Hansestadt Bremen, Ortsamt West
- h) Bremer Entsorgungsbetriebe
- i) Freie Hansestadt Bremen, Ortsamt Schwachhausen/Vahr
- j) Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, FBU02-5 (Umwelt)
- k) Gesundheitsamt Bremen
- l) Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)
- m) Bremer Straßenbahn AG
- n) Freie Hansestadt Bremen, Ortsamt Mitte / Östliche Vorstadt
- o) Freie Hansestadt Bremen, Amt für Straßen und Verkehr
- p) Vodafone D2 GmbH
- q) Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V. (GNUU)
- r) Freie Hansestadt Bremen, Polizei Bremen, Fachdirektion Logistik, L26
– Kampfmittelräumdienst

2. Einwendungen von Privatpersonen
3. Nebenbestimmung zur bauaufsichtlichen Freigabe
4. Gesamtabwägung

C. Umweltverträglichkeit

D. Kostenentscheidung

Planfeststellungsbeschluss gemäß § 18 AEG für das Vorhaben " Seehafenhinterlandverkehr (SHHV),
 Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1" km 4,213 bis 5,747 (Str 1401)
 der Strecken 1401 Bremen-Sebaldsbrück - Bremen Rbf, 1500 Oldenburg-Hbf - Bremen-Hbf, 1740 Wunstorf -
 Bremerhaven-Seehafen, Az.: 58101 Pap 158/09 vom 16.12.2011-
 Abschrift

- E. Rechtsbehelfsbelehrung
- F. Ausfertigungen

Abkürzungs- und Gesetzesverzeichnis

Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
AG	Aktiengesellschaft
Az.	Aktenzeichen
BauGB	Baugesetzbuch
BEGebV	Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BEVVG	Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes
BGBl.	Bundesgesetzblatt
IGW	Immissionsgrenzwerte
IO	Immissionsort
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung (Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes), 16. BImSchV
BSWAG	Bundesschienenwegeausbaugesetz
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
Schall 03	Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Schienenwegen - Schall 03 Ausgabe 1990
SO	Schienenoberkante
i.V.m.	In Verbindung mit
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVS	Umweltverträglichkeitsstudie
VLärmSchR 97	Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes, veröffentlicht im Verkehrsblatt 1997 Heft 12, Seite 434
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz

(Es gilt jeweils die zur Zeit des Erlasses der Entscheidung aktuelle Gesetzesfassung)

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin), vertreten durch die DB ProjektBau GmbH,
erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 AEG folgenden

Planfeststellungsbeschluss:

A. Verfügender Teil

I. Feststellung des Plans

Der Plan für das Vorhaben „Seehafenhinterlandverkehr (SHHV), Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1 an den Strecken 1401 Bremen-Sebaldsbrück - Bremen Rbf, 1500 Oldenburg-Hbf - Bremen-Hbf, 1740 Wunstorf - Bremerhaven-Seehafen, km 4,213 bis 5,747 (Str 1401)“ wird mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten und Schutzauflagen festgestellt.

Gegenstand des Vorhabens ist die Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1 an den Strecken 1401 Bremen-Sebaldsbrück - Bremen Rbf, 1500 Oldenburg-Hbf - Bremen-Hbf, 1740 Wunstorf - Bremerhaven-Seehafen. Näheres ergibt sich aus dem Erläuterungsbericht.

II. Planunterlagen

- 1 Inhaltsverzeichnis**
- 2 Erläuterungsbericht**
- 3 Übersichtspläne**
(*nur zur Information, keine Planfeststellungsunterlage*)
Übersichtskarte 1:25.000
- 4 Bauwerksverzeichnis**

- | | | |
|-----------|--|----------|
| 5 | Lagepläne | |
| | Blatt 1: Str.1740, km 121,3+74 - km 122,2+24 | 1: 1.000 |
| | Blatt 2: Str.1740, km 123,0+59 - km 123,7+13 | 1: 1.000 |
| 6 | Querprofile | |
| | Querprofil 1, Blatt 1: Str.1740, km 121,6+47,0 | 1: 100 |
| | Querprofil 2, Blatt 2: Str.1740, km 121,8+40,45 | 1: 100 |
| | Querprofil 3, Blatt 3: Str.1740, km 121,9+19,6 | 1: 100 |
| 7 | Bauwerkspläne | |
| | EÜ „Parkallee“ km 121,7+66 | 1: 100 |
| 8 | Grunderwerbsverzeichnis | |
| 9 | Grunderwerbspläne | |
| | Blatt 1: Str.1740, km 121,374 - km 122,224 | 1: 1.000 |
| | Blatt 2: Str.1740, km 123,059 - km 123,713 | 1: 1.000 |
| 10 | Landschaftspflegerischer Begleitplan | |
| | Erläuterungsbericht | |
| 11 | Schalltechnische Untersuchung | |
| | <i>(nur zur Information, keine Planfeststellungsunterlage)</i> | |
| | 11.1 Bericht | |
| | 11.2 Schalltechnische Untersuchung | |
| | Blatt 1: Übersichtsplan | 1: 5.000 |
| | Blatt 2: Lageplan der Immissionsorte | 1: 1.000 |
| | Blatt 3: Lageplan der Immissionsorte | 1: 1.000 |
| | 11.3A Immissionsberechnung südlich der Bahn | |
| | 11.3B Immissionsberechnung südlich der Bahn | |
| | 11.3C Immissionsberechnung nördlich der Bahn | |
| | 11.3D Immissionsberechnung nördlich der Bahn | |
| | 11.4 Blatt 1: Zugzahlen | |
| | Blatt 2 bis 8: Zusammenstellung
Emissionspegel | |
| | 11.5 Kosten-Nutzen Betrachtung | |
| 12 | Erschütterungsgutachten | |
| | <i>(nur zur Information, keine Planfeststellungsunterlage)</i> | |
| | Bericht | |

Änderungen im Verlauf des Planfeststellungsverfahrens (1. Planänderung) sind blau gekennzeichnet.

III Nebenbestimmungen und Hinweise

1. Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Hannover, der Freien Hansestadt Bremen und der unteren Naturschutzbehörde möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben.
2. Die Regelungen der „Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau“ (VV BAU) und der „Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen“ (VV BAU-STE) sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.
3. Die Inbetriebnahme der Anlage zur zweckgebundenen Nutzung setzt das Vorliegen aller notwendigen Zulassungen auch für Geräte-, Gewerbe- und Arbeitsschutz – voraus. Hinsichtlich der Durchführung der erforderlichen Bauarbeiten wird auf die Pflichten zum Arbeitsschutz und zur Einhaltung der Immissionsrichtwerte der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen – vom 19.08.1970“ (in derzeit gültiger Fassung) verwiesen; hinsichtlich der Erschütterungen gilt die DIN 4150.
4. Die von den beteiligten Stellen und Personen geäußerten Hinweise und Forderungen sind von der Trägerin des Vorhabens zu beachten.
5. Mit der Realisierung des Vorhabens darf erst dann begonnen werden, wenn die beim Eisenbahn-Bundesamt vorzulegenden Ausführungsunterlagen - sofern erforderlich - in bauaufsichtlicher Hinsicht geprüft und freigegeben sind.
6. Die Ausführungsunterlagen für die Teile des Vorhabens, die nicht zu den Eisenbahn-Betriebsanlagen gehören, sind vor Baubeginn mit den dafür fachlich zuständigen Behörden und Stellen abzustimmen; die Ausführungsplanung ist bei der abschließenden Vollzugskontrolle mit Abstimmungsvermerk dem Eisenbahn-Bundesamt zur Einsichtnahme vorzulegen.
7. Eine gegebenenfalls erforderliche Verlegung von TK-Anlagen und sonstigen Leitungen ist von der Trägerin des Vorhabens mit den jeweiligen Leitungsträgern rechtzeitig vor Baubeginn abzustimmen.
8. Sollten bei Erdarbeiten Kampfmittel (Granaten, Panzerfäuste, Minen etc.) gefunden werden, ist unverzüglich die zuständige Polizeidienststelle, das Ordnungsamt oder das Kampfmittelbeseitigungsdezernat direkt zu benachrichtigen.
9. Nach Abschluss der Bauarbeiten sind von der Trägerin des Vorhabens die Zuwegungen zu den Baustellen in den ursprünglichen Ausbauzustand zu versetzen. Durch die Baumaßnahme verursachte Schäden an Straßen und Wegen sind von der Trägerin des Vorhabens unverzüglich zu beseitigen.
10. Die Trägerin des Vorhabens hat mit verschiedenen Schreiben sowie in direkten Verhandlungen mit Behörden, Stellen und Betroffenen Zusagen gemacht, bestimmte Regelungen zu beachten und Maßnahmen zu ergreifen. Diese Zusagen wurden von der Planfeststellungsbehörde zur Kenntnis genommen. Sie sind insoweit Gegenstand dieses Planfeststellungsbeschlusses, als sie ihren

Niederschlag in den festgestellten Planunterlagen gefunden haben oder sie im Planfeststellungsbeschluss dokumentiert sind. Die Trägerin des Vorhabens hat ihre Zusagen einzuhalten, sofern dies mit diesem Planfeststellungsbeschluss, den Planunterlagen und dem geltenden Recht vereinbar ist.

11. Die Trägerin des Vorhabens hat entsprechend ihrer Zusage ab dem sechsten Monat bis spätestens zum Ende des zwölften Monats nach Ende der Bauarbeiten und der Inbetriebnahme der Strecke an allen repräsentativen Immissionsorten Erschütterungsmessungen durchzuführen. Sie hat eine Beurteilung der neuen Erschütterungseinwirkungen unter Verkehrsbetrieb aufzustellen, die unter Berücksichtigung der DIN 4150 Teil 2 erfolgt. Soweit die Beurteilung ergibt, dass die Anhaltswerte der DIN 4150 Teil 2 nicht eingehalten werden und eine Erhöhung der vor dem Ausbau vorhandenen Vorbelastung um mehr als 25% festzustellen ist, hat die Trägerin des Vorhabens durch im konkreten Einzelfall geeignete Schutzmaßnahmen am Gleis- und / oder Bahnkörper oder am Ausbreitungsweg bzw. am zu schützenden Objekt sicherzustellen, dass sich die vor Ausbau vorhandene Vorbelastung nicht um mehr als 25% erhöht oder eine Entschädigung für die Zunahme der Erschütterungsimmissionen zu leisten. Die Trägerin des Vorhabens hat die benannte Beurteilung zusammen mit einer Planunterlage, in der die beabsichtigten Schutzmaßnahmen dargelegt bzw. das Absehen von solchen Maßnahmen begründet werden, dem Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich vorzulegen.

Die Trägerin des Vorhabens hat auf der Grundlage der nachträglichen Erschütterungsmessungen auch die neue Immissionsbelastung durch sekundären Luftschall zu beurteilen. Soweit die Beurteilung ergibt, dass die aus der 24. BImSchV abgeleiteten Anhaltswerte nicht eingehalten werden und eine Erhöhung der vor dem Ausbau vorhandenen Vorbelastung um mehr als 2,0 dB(A) festzustellen ist, hat die Trägerin des Vorhabens durch im konkreten Einzelfall geeignete Schutzmaßnahmen am Gleis- und / oder Bahnkörper oder am Ausbreitungsweg bzw. am zu schützenden Objekt sicherzustellen, dass sich die derzeit vorhandene Vorbelastung nicht um mehr als 2,0 dB(A) erhöht oder eine Entschädigung für die Zunahme der Immissionen aus sekundärem Luftschall zu leisten. Die Trägerin des Vorhabens hat die benannte Beurteilung zusammen mit einer Planunterlage, in der die beabsichtigten Schutzmaßnahmen dargelegt bzw. das Absehen von solchen Maßnahmen begründet werden, dem Eisenbahn-Bundesamt unverzüglich nach der Gewinnung der Daten vorzulegen.

12. Die Trägerin des Vorhabens hat notwendige Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden, bei denen im Zusammenhang mit dem Vorhaben trotz der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen Schallimmissionen oberhalb der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV auftreten, gemäß § 42 BImSchG zu entschädigen. Bei der Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen (etwa Schallschutzfenster und Lüftungseinrichtungen) ist die 24. BImSchV zugrunde zu legen. Anspruchsberechtigt sind die Eigentümer der baulichen Anlagen. Die aus den berechneten Immissionspegeln abgeleiteten „Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach“ sind in der Anlage 11, Anhang zu Anlage 2 der Planunterlagen aufgeführt.

13. Über die Höhe von Entschädigungen wird nicht in der Planfeststellung, sondern in direkten Verhandlungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den Betroffenen bzw. in den dafür bestimmten gesonderten Verfahren entschieden (siehe dazu § 22a AEG).

14. **Konzentrationswirkung**

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

IV. Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

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

V. Kostenentscheidung

Die Kosten des Verfahrens trägt die Trägerin des Vorhabens. Die Höhe der Kosten wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

I. Sachverhalt

1. Vorhaben

Das Bauvorhaben hat zum Gegenstand: Seehafenhinterlandverkehr (SHHV), Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1 an den Strecken 1401 Bremen-Sebaldsbrück - Bremen Rbf, 1500 Oldenburg-Hbf - Bremen-Hbf, 1740 Wunstorf - Bremerhaven-Seehafen, km 4,213 bis 5,747 (Str 1401).

2. Verfahren

Die DB Netz AG (Trägerin des Vorhabens), vertreten durch die DB ProjektBau GmbH, hat mit Schreiben vom 17.12.2009, Az. I.BV-N-P(3) Kar, eine Entscheidung nach § 18 AEG für das Vorhaben „Seehafenhinterlandverkehr (SHHV), Ertüchtigung des Knotens Bremen, Bremen Hauptbahnhof Verlängerung Gleis 1 an den Strecken 1401 Bremen-Sebaldsbrück - Bremen Rbf, 1500 Oldenburg-Hbf - Bremen-Hbf, 1740 Wunstorf - Bremerhaven-Seehafen, km 4,213 bis 5,747 (Str 1401)" beantragt. Der Antrag ist am 18.12.2009 beim Eisenbahn-Bundesamt, Ast. Hannover, eingegangen.

a) Auf Antrag der Trägerin des Vorhabens hat das Eisenbahn-Bundesamt das Planfeststellungsverfahren eingeleitet. Mit Schreiben vom 17.02.2010 wurde der Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in Bremen als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten.

b) Anhörungsverfahren

aa) Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa in der Stadtgemeinde Bremen vom 22.03.2010 bis 21.04.2010 ausgelegen. Die Auslegung wurde zuvor durch Veröffentlichung in den örtlichen Tageszeitungen (Bremer Tageszeitungen) am 17.03.2010 ortsüblich bekannt gemacht.

Es gingen bei der Anhörungsbehörde insgesamt 157 private Einwendungsschreiben ein (einschließlich Listeneinwendungen) sowie ein weiteres Einwendungsschreiben eines im Land Bremen anerkannten Verbandes ein, wobei insgesamt 5 Einwendungen erst nach Ablauf der Einwendungsfrist eingingen und somit als präkludiert gelten. Weiterhin wurden im Verfahren insgesamt 29 Behörden und andere Träger öffentlicher Belange angeschrieben wovon sich 17 Stellen zu dem Planfeststellungsverfahren äußerten.

bb) Erörterung

Die Anhörungsbehörde hat die Einwendungen sowie die Stellungnahmen mit den Beteiligten am 07.12.2010 und am 10.12.2010 erörtert. Der Erörterungstermin wurde in den Tageszeitungen vom 27.11.2010 bekannt gemacht. Über den Verlauf und das Ergebnis des Erörterungstermins hat die Anhörungsbehörde eine Niederschrift erstellt.

cc) Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Unter dem 28.12.2010 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gem. § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet.

3. Verfahrensrechtliche Bewertung

a) Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG). Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

b) Zuständigkeit

Das Eisenbahn-Bundesamt ist für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG betreffend Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig (§ 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 des Gesetzes über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes - BEVVG). Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberin DB Netz AG (Trägerin des Vorhabens), vertreten durch die DB ProjektBau GmbH.

II. Entscheidungen:

Es wurden Einwendungen erhoben. Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben. Für einige Einwendungen ist aufgrund fehlender Unterschriften die nach § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG erforderliche Schriftform nicht gewahrt; diese Einwendungen sind daher als nicht wirksam erhoben und präkludiert zu betrachten. Gleiches gilt für die verspätet eingegangenen Einwendungen.

1. Stellungnahmen der Behörden und Stellen

a) Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa Sondervermögen Infrastruktur

Schreiben vom 16.03.2010

Die Hinweise und Ausführungen des Senators für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa Sondervermögen Infrastruktur werden von der Trägerin des Vorhabens zur Kenntnis genommen und wurden entsprechend berücksichtigt (siehe Blaudruck).

b) Freie Hansestadt Bremen, Geologischer Dienst für Bremen

Schreiben vom 22.03.2010 (2010-038-0322 JG)

Die Hinweise und Ausführungen werden von der Trägerin des Vorhabens zur Kenntnis genommen und werden nach Aussage der Trägerin des Vorhabens entsprechend berücksichtigt.

c) Polizei Bremen, PD Schutzpolizei

Schreiben vom 31.03.2010

Die Hinweise und Ausführungen werden von der Trägerin des Vorhabens zur Kenntnis genommen und werden nach Aussage der Trägerin des Vorhabens entsprechend berücksichtigt.

d) Verkehrsverbund Bremen/ Niedersachsen GmbH (VBN)

Schreiben vom 08.04.2010 (Be)

Es werden keine Einwände erhoben.

e) Feuerwehr Bremen

Schreiben vom 13.04.2010

Gemäß Richtlinie 804.5501 „Lärmschutzanlagen an Eisenbahnstrecken“ sind die Türabstände in Lärmschutzwänden je nach Örtlichkeit und Bedarf festzulegen. Der Abstand der Türen sollte nicht mehr als 500 m betragen. Von der Mitte der Lärmschutzwand beträgt der Fluchtweg 261,5 m in jede Richtung. Soweit wird die Bedingung eingehalten. Dabei ist aber grundsätzlich unter Beachtung des Abs. 9 der Richtlinie 804.5501 zu planen. Nach Abs. 9 der Richtlinie 804.5501 sind Türen bzw. Tore vorzusehen, wenn die gemäß den Vorgaben der zuständigen Stelle des Konzerns für Notfallmanagement und Brandschutz vorzusehenden Zuwegungen / Rettungswege durch Lärmschutzwände unterbrochen werden. Das Vorstandsressort Technik, Systemverbund und Dienstleistungen (T), Notfallmanagement, Brandschutz (TBN) der DB AG hat festgestellt, dass keine weiteren zusätzlichen Zugangsmöglichkeiten für Einsatzkräfte erforderlich sind, weil Zugangsmöglichkeiten für Einsatzkräfte über die Bahnsteige des Hbf. Bremen und über die Wagenmeisterei auf der Nordostseite der Bahnanlagen bestehen.

f) Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa 51/3

Schreiben vom 20.04.2010

Es werden keine Bedenken vorgetragen.

g) Ortsamt West

Schreiben vom 20.04.2010

Es werden keine Bedenken vorgetragen.

h) Bremer Entsorgungsbetriebe

Schreiben vom 19.04.2010

Es werden keine Bedenken vorgetragen.

i) Ortsamt Schwachhausen/Vahr

Schreiben vom 28.04.2010

Für die Beantwortung dieser Stellungnahme wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen von Privatpersonen verwiesen.

j) Senator für Umwelt, Bau, Verkehr und Europa, FBU02-5 (Umwelt)

Schreiben vom 29.04.2010

Für die Beantwortung dieser Stellungnahme wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen von Privatpersonen verwiesen. Welche gesetzlichen Vorschriften einzuhalten sind ergibt sich aus den entsprechenden Vorschriften selbst und bedarf daher keines besonderen Hinweises.

k) Gesundheitsamt Bremen

Schreiben vom 29.04.2010 (5100-314-02/1)

Für die Beantwortung dieser Stellungnahme wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen von Privatpersonen verwiesen.

l) Zweckverband Verkehrsverbund Bremen/Niedersachsen (ZVBN)

Schreiben vom 30.04.2010

Es werden keine Bedenken vorgetragen.

m) Bremer Straßenbahn AG

Schreiben vom 30.04.2010

Es werden keine Bedenken vorgetragen.

n) Ortsamt Mitte / Östliche Vorstadt

Schreiben vom 05.05.2010

Für die Beantwortung dieser Stellungnahme wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen von Privatpersonen verwiesen.

o) Amt für Straßen und Verkehr

Schreiben vom 10.05.2010 (6161-31-/PL.FStV.AEG Hbf Gleis 1)

Die Hinweise und Ausführungen werden von der Trägerin des Vorhabens zur Kenntnis genommen und werden nach Aussage der Trägerin des Vorhabens entsprechend berücksichtigt.

p) Vodafone D2 GmbH

Schreiben vom 20.05.2010

Die Hinweise und Ausführungen der Vodafone D2 GmbH wurden von der Trägerin des Vorhabens zur Kenntnis genommen und werden nach Aussage der Trägerin des Vorhabens entsprechend berücksichtigt. Eine Vereinbarung mit der Vodafone D2 GmbH für die Planung und die Ausführung wurde nach Aussage der Trägerin des Vorhabens von der Trägerin des Vorhabens abgeschlossen.

q) Gesamtverband Natur- und Umweltschutz Unterweser e.V. (GNUU)

Schreiben vom 29.04.2010

Für die Beantwortung dieser Stellungnahme wird auf die Ausführungen zu den Einwendungen von Privatpersonen verwiesen.

r) Polizei Bremen, Fachdirektion Logistik, L26 – Kampfmittelräumdienst

Schreiben vom 30.09.2008

Die Hinweise und Ausführungen werden von der Trägerin des Vorhabens zur Kenntnis genommen und werden nach Aussage der Trägerin des Vorhabens entsprechend berücksichtigt.

2. Einwendungen von Privatpersonen

Gegenstand des Verfahrens ist die Verbindung zweier vorhandener Abstellgleise die Veränderung von Weichenanschlüssen. Die Notwendigkeit zur Durchführung eines Planfeststellungsverfahrens ergibt sich aus dem Umstand, dass aus zwei Abstellgleisen ein durchgehendes Gleis entsteht. Allein aus diesem Grund liegt eine wesentliche Änderung im Sinne von §1 Abs. 2 Nr. 1 der 16. BImSchV vor. Dies hat zur Folge, dass § 41 Bundesimmissionsschutzgesetz zur Anwendung kommt und die Immissionsgrenzwerte gemäß §2 der 16. BImSchV zu beachten sind. Folge der Einordnung der geplanten Durchbindung zweier Abstellgleise als durchgehendes Gleis ist, dass die Lärmauswirkungen des neuen durchgehenden Gleises einer schalltechnischen Untersuchung zu unterziehen sind. Die Trägerin des Vorhabens hat daher die in Anlage 11 der Planunterlagen verortete Schalltechnische Untersuchung erstellen lassen. Die Planfeststellungsbehörde hat die Schalltechnische Untersuchung geprüft. Die Schalltechnische Untersuchung wird für schlüssig und nachvollziehbar befunden. Zunächst war vorgesehen, im Einflussbereich des neuen durchgehenden Gleises nur auf der Westseite eine 4 Meter hohe Schallschutzwand zu errichten. In einer ergänzenden schalltechnischen Untersuchung wurde festgestellt, dass auch auf der Ostseite zur Hohenlohestraße hin eine Schallschutzwand zu errichten ist. Die im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG durchzuführende Kosten-Nutzen-Analyse hat ergeben, dass eine 3 Meter hohe Schallschutzwand in einem optimalen Kosten-Nutzen-Verhältnis steht. Hingegen können weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen entweder wegen offensichtlicher Unverhältnismäßigkeiten oder deswegen nicht vorsehen werden, weil keine Lärmauswirkungen des neuen durchgehenden Gleises mehr festzustellen sind. Das Ende des neuen durchgehenden Gleises ist im km 4,303 der Strecke 1401 definiert und endet somit 160 m vor der Brücke über die Schwachhauser Heerstraße. Bei den Streckenabschnitten außerhalb des hier für Schallschutzmaßnahmen vorgesehenen Bereiches handelt es sich um Bereiche mit einer bereits plangegebenen Lärmvorbelastung. Die Trägerin des Vorhabens hat das Recht und aus dem Netzzugangsanspruch der Eisenbahnverkehrsunternehmen die Pflicht, ihnen Zugtrassen im Umfang der gegenwärtigen Streckenkapazität zur Verfügung

zu stellen. Mit der Verbindung der beiden Abstellgleise soll die Betriebssituation südlich des Hauptbahnhofes verbessert werden, um die bereits mögliche Kapazität der Gesamtstrecken ausschöpfen zu können. Die Auswirkungen von Betriebsstörungen sollen reduziert werden mit der Folge, dass die Einhaltung der Fahrpläne verbessert wird und die Züge den Hauptbahnhof Bremen in vermehrtem Maße planmäßig erreichen bzw. verlassen können. Außerdem werden Brems- und Anfahrvorgänge verringert; es entstehen somit weniger spürbare Geräusche. Mit der Umsetzung der geplanten Maßnahme ist allerdings eine Erhöhung der Kapazität nicht verbunden. Dies ergibt sich schon aus dem Umstand, dass aufgrund der Herstellung eines neuen kurzen Gleisstückes keine zusätzlichen Züge fahren können. Die geplante Maßnahme dient lediglich der Reduzierung der Störungsanfälligkeit im Knoten Bremen nicht jedoch der Schaffung neuer Kapazitäten über größere Distanzen. Alternativen zur Umsetzung dieses Planungsziels sind unter den gegebenen Umständen nicht ersichtlich. Die von der Anhörungsbehörde angesprochenen Alternativrouten bzw. Umfahrungen des Hauptbahnhofes stellen keine Alternative zu der geplanten simplen Verbindung von zwei Abstellgleisen dar. Geschwindigkeitsregelungen als betriebliche Regelungen sind nicht Gegenstand eines Planfeststellungsverfahrens. Zudem wird den Interessen des Lärmschutzes der Betroffenen mit den hier vorgesehenen Schutzvorkehrungen Genüge getan.

Um den Anwohnern in der Roonstraße und der Manteuffelstraße entgegen zu kommen, hat sich die Trägerin des Vorhabens entschlossen, in diesem Bereich Schienenstegbedämpfer einzubauen. Der Einbau der Schienenstegbedämpfer ist nach Aussage der Trägerin des Vorhabens inzwischen erfolgt und abgeschlossen. Nach bisherigen Erkenntnissen der Trägerin des Vorhabens könnte damit eine Schallminderung von bis zu 3 db(A) verbunden sein.

Darüber hinaus hat die Trägerin des Vorhabens den Einwendern aus der Roonstraße und der Manteuffelstraße folgende Zusage gemacht:

Diejenigen Einwender in diesem Verfahren, die seinerzeit berechtigt waren aus dem Lärmsanierungsprogramm (Strecke 1401 km 2,78 – km 4,055; Str.1740 km 119,960 – km 121,240; Strecke 2200 km 237,435 – 238,710, Plangenehmigung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 18.03.2002, Az. 58122 Pap 246/00) passiven

Schallschutz in Anspruch zu nehmen, jedoch damals tatsächlich keine Erstattungen für den Einbau von Schallschutzfenstern geltend gemacht hatten, können aus Gründen der Gleichbehandlung jetzt nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses Leistungen gemäß § 42 BImSchG erhalten. Diese Ansprüche sind gegenüber der Trägerin des Vorhabens geltend zu machen.

Soweit in den Einwendungen und Stellungnahmen die Anwendbarkeit des Schienenbonus in Frage gestellt wird, gilt folgendes:

Einwendungen, die sich gegen eine Anwendung des Schienenbonus im Zusammenhang mit dem Vorhaben richten, sind zurückzuweisen. Der Schienenbonus in Höhe von 5 dB (A) ist ein Abzug zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs. Er ist in der Anlage 2 zur 16. BImSchV normativ festgeschrieben (Korrektursummand S in den Gleichungen (1) und (2)) und darüber hinaus in § 3 Satz 2 dieser Verordnung erwähnt. Die 16. BImSchV stützt sich auf die Ermächtigung des § 43 Abs. 1 Satz 1 BImSchG. Auch die Schall 03 sieht als anerkannte Regel der Technik einen Schienenbonus von 5 dB (A) vor. Die rechtliche Festlegung erfolgte seinerzeit aufgrund gesicherter Forschungsergebnisse. Anhaltspunkte dafür, dass dieser Kenntnisstand überholt sei, sind nicht ersichtlich. Die Gerichte betonen in ständiger Rechtsprechung, dass der Schienenbonus nach wie vor selbst bei sehr hohen Zugzahlen vom Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum des Ordnungsgebers gedeckt ist (zuletzt BVerwG, Urteil vom 21.12.2010 – 7 A 14/09 –, ZUR 2011, S. 255 und juris, Rdnr. 54; BayVGH, Urteil vom 23.02.2007 – 22 A 01.40089 –, ZUR 2007, S. 540 und juris; in einem Fall mit prognostizierten 586 Zügen pro Tag: BayVGH, Urteil vom 15.01.2001 – 20 A 99.40024 –, juris).

Soweit in den Einwendungen und Stellungnahmen das besonders überwachte Gleis (BÜG) als Maßnahme des Schallschutzes gefordert wird, ist folgendes auszuführen:

Grundsätzlich ist neben Schallschutzwänden und -wällen auch das Verfahren des „Besonders überwachten Gleises“ (BÜG) als wirksame „aktive“ Schallschutzmaßnahme anzusprechen. Entsprechend der Fußnote zur Tabelle C in der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV können für Fahrbahnen, „bei denen aufgrund

besonderer Vorkehrungen eine weitergehende dauerhafte Lärminderung nachgewiesen ist", die der Lärminderung entsprechenden Korrekturwerte zusätzlich zu den Korrekturwerten D_{Fb} berücksichtigt werden. Nach der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes vom 16. März 1998 kann für die Maßnahme „Besonders überwachtes Gleis“ ein Korrekturwert in Höhe von -3 dB(A) vorgenommen werden. Das Eisenbahn-Bundesamt schreibt in seinen Hinweisen zur Erstellung Schalltechnischer Untersuchungen, dass unter anderem auf kurzen Streckenabschnitten (Länge kleiner als 300 m), in Bahnhofsbereichen, auf Streckenabschnitten mit Weichenstraßen und auf Streckenabschnitten mit Kurvenradien kleiner als 500 m auf den Einsatz des BÜG verzichtet werden sollte. Insbesondere muss die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit mindestens 80 km/h betragen, da der zur Überwachung des Schienenfahrflächenzustandes hinsichtlich der Lärmzunahme durch Verriffelung zum Einsatz kommende Schallmesswagen den betreffenden Streckenabschnitt mit einer Mindestgeschwindigkeit von 80 km/h befahren muss, um die Messwerte auswerten zu können. Da sich die betrachteten Streckenabschnitte in unmittelbarer Nachbarschaft des Bremer Hauptbahnhofs befinden, die Gleisanlagen eine nicht zu vernachlässigende Anzahl von Weichen aufweisen und die zulässige Streckenhöchstgeschwindigkeit größtenteils unter 80 km/h liegt, ist die angesprochene Lärminderungsmaßnahme im vorliegenden Fall nicht sinnvoll.

Soweit in den Einwendungen und Stellungnahmen eine Mittelschutzwand als Maßnahme des Schallschutzes gefordert wird, ist folgendes auszuführen:

Grundsätzlich ist die Errichtung von Lärmschutzwänden oder -wällen seitlich neben der DB-Strecke schalltechnisch sinnvoll, da hierdurch eine Abschirmung für alle Gleise erreicht werden kann. Soweit die bei einer Lärmschutzanlage in „Seitenlage“ ermittelte Lärmschutzanlage eine nach allgemeinen städtebaulichen und landschaftspflegerischen Gesichtspunkten unverhältnismäßige Höhe erreicht, kann die Errichtung einer so genannten Mittelschallschutzwand in Frage kommen. Die durch eine zusätzliche „Mittelwand“ nördlich des verlängerten Gleises 1 (ursprünglich Gleis 14) erreichbare Pegelminderung wurde berechnet. Sie ist wesentlich von den jeweiligen örtlichen Verhältnissen (Höhenlage der Gleise – Abstand, Höhenlage und Geschosshöhe der Bebauung) abhängig. Entsprechend den bautechnischen Vorgaben der DB AG wäre unter dem Gesichtspunkt der Ingenieurplanung eine

etwa 300 Meter lange Mittelwand von km 4,4 bis km 4,7 mit einer maximalen Höhe von 4 Meter über Schienenoberkante realisierbar. Dies würde jedoch voraussetzen, dass das Gleis 15 zurückgebaut wird. Durch eine derartige Mittelwand können für die nördlich der DB-Anlage vorhandenen schutzbedürftigen Gebäude Pegelminderungen von höchstens 1 dB(A) erreicht werden. Damit bleibt die Pegelminderung deutlich unterhalb der Schwelle einer „wesentlichen“ Pegeländerung, die mit rd. 3 dB(A) anzunehmen ist, so dass im Bereich der Bebauung nördlich der Bahn kein weiterer Schutzfall gelöst wird. Demnach stellt sich eine Mittelschallschutzwand im Vergleich zu den durch die in „Seitenlage“ geplanten Schallschutzanlagen als unverhältnismäßig dar.

Soweit in den Einwendungen und Stellungnahmen Maßnahmen an den Fahrzeugen als Maßnahme des Schallschutzes gefordert werden, ist folgendes auszuführen:

Es ist unter Beachtung der großen Zahl der auf dem europäischen Schienennetz verkehrenden Züge davon auszugehen, dass sich eine nennenswerte Reduzierung der typischerweise von den Zügen ausgehenden Geräusche allenfalls langfristig ergeben wird; im Rahmen der hier vorliegenden Untersuchung wurde davon ausgegangen, dass die in der Richtlinie Schall 03 aufgeführten Emissionskennwerte dem derzeitigen Stand der Technik entsprechen.

Soweit in den Einwendungen und Stellungnahmen Bedenken gegen die Schallschutzwand im Bereich der Hohenlohestraße geäußert werden, ist folgendes auszuführen:

In einer ergänzenden schalltechnischen Untersuchung wurde festgestellt, dass auch auf der Ostseite zur Hohenlohestraße hin eine Schallschutzwand zu errichten ist. Die Abwägung der schutzwürdigen Rechtsgüter der Anwohner in der Hohenlohestraße führt zu dem Ergebnis, dass die Belange des grundrechtlich gewährleisteten Schutzes von Körper und Gesundheit einen höheren Rang genießen müssen als ästhetische Aspekte, die zudem durch den bereits am Fuße des Bahndammes vorhandenen Gehölzbestand keine maßgebliche Rolle spielen können; eine Kausalität zwischen einer Lärmschutzwand im Bereich der Hohenlohestraße und einer Verschattung in den Wohnungen der Einwander, die

sich gegen die Lärmschutzwand ausgesprochen haben, wurde nicht nachgewiesen und ist darüber hinaus nicht erkennbar.

Die Trägerin des Vorhabens hat notwendige Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden, bei denen im Zusammenhang mit dem Vorhaben trotz der vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen Schallimmissionen oberhalb der Grenzwerte des § 2 der 16. BImSchV auftreten, gemäß § 42 BImSchG zu entschädigen. Bei der Bemessung der passiven Schallschutzmaßnahmen (etwa Schallschutzfenster und Lüftungseinrichtungen) ist die 24. BImSchV zugrunde zu legen. Die Planfeststellungsbehörde trifft Entscheidungen über Entschädigungsansprüche dem Grunde nach. Die Betroffenen haben dem Grunde nach Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld. Über die Höhe der Entschädigungen wird nicht in dem Planfeststellungsbeschluss sondern in direkten Verhandlungen zwischen der Trägerin des Vorhabens und den Betroffenen bzw. in den dafür bestimmten gesonderten Verfahren entschieden (§ 22a AEG).

In diesem Planfeststellungsbeschluss wird den Eigentümern der baulichen Anlagen ein Anspruch auf passive Schallschutzmaßnahmen dem Grunde nach zugesprochen. Anspruchsberechtigt sind die Eigentümer der baulichen Anlagen. Die aus den berechneten Immissionspegeln abgeleiteten „Ansprüche auf Schallschutz dem Grunde nach“ sind in der Anlage 11, Anhang zu Anlage 2 der Planunterlagen aufgeführt.

Im Übrigen wird auf die Erläuterungen zur Schalltechnischen Untersuchung in Anlage 11.1 verwiesen.

Die Trägerin des Vorhabens hat eine Untersuchung der erschütterungstechnischen Auswirkungen des geplanten Vorhabens in Auftrag gegeben. Die Ergebnisse werden wie folgt zusammengefasst:

Anhaltswerte für Erschütterungen enthält die DIN 4150, Teil 2, "Erschütterungen im Bauwesen, Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden" in der aktuellen Fassung von Juni 1999. Das Normblatt beinhaltet Anhaltswerte für die bewertete Schwingstärke KBF als maßgebliches Beurteilungskriterium. Bei diesen Anhaltswerten handelt es

sich nicht um gesicherte Grenzwerte. Gesetzliche Regelungen für die Beurteilung von Erschütterungsimmissionen gibt es im Gegensatz zu Schallimmissionen nicht. Die angrenzende Bebauung ist durch Erschütterungen aus der bestehenden Trasse vorbelastet. Diese Vorbelastung wurde bei der Beurteilung berücksichtigt. Für den Prognosehorizont 2015 ergibt sich für keinen der untersuchten Messorte eine Erhöhung der Beurteilungsschwingstärke um mehr als 25 %. Vorsorgende Maßnahmen in der Planung zum Erschütterungsschutz sind damit nicht erforderlich. Die durchgeführten Prognoseberechnungen wurden unter Anwendung des Prinzips „zur sicheren Seite“ durchgeführt. Die tatsächlich nach Bauausführung zu erwartenden Werte dürften aller Voraussicht nach und aus der Erfahrung aus vergleichbaren Projekten unter den prognostizierten Werten liegen. Die Differenz zwischen Messungen und der Prognose kann nach Erfahrungen aus anderen Projekten, bei denen Nachmessungen erfolgt sind, mit bis zu + 40 % angegeben werden. Dies bedeutet, dass die nach Inbetriebnahme gemessenen Werte in aller Regel um ca. 40 % unter den prognostizierten Werten liegen. Die Trägerin des Vorhabens hat zugesagt, sie werde nach Ausführung der Maßnahme in den Gebäuden, in denen Messungen im Rahmen dieser Untersuchung durchgeführt wurden, Nachmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen einwirkenden Erschütterungsimmissionen durchführen lassen. Die Trägerin des Vorhabens hat zugesagt, sie werde, falls Erhöhungen der Erschütterungsimmissionen um mehr als 25 % festgestellt werden, ggf. entsprechend der Höhe der Immissionen und je nach Grad der Betroffenheit der Gebäude schwingungsmindernde Maßnahmen an den Gebäuden selbst (z.B. Versteifung der Decken) ergreifen bzw. es werde die Wertminderung entschädigt. Die gewählten Messorte stellen von ihrer Lage zur Trasse her den ungünstigsten Fall hinsichtlich der Einwirkungen von Erschütterungen dar. Da die für die Messungen ausgewählten Wohngebäude von ihrer Bauweise her für die vorhandene Wohnbebauung repräsentativ sind, kann die vorgenommene Beurteilung bezüglich der wesentlichen Änderung ohne Einschränkung auf die weitere an der Trasse liegende Wohnbebauung übernommen werden. Mögliche Schäden an baulichen Anlagen bzw. Gebäuden durch Erschütterungen aus dem Bahnverkehr im Sinne der DIN 4150 Teil 3 "Erschütterungen im Bauwesen; Einwirkungen auf bauliche Anlagen" können nach Auffassung der Trägerin des Vorhabens mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Ausweislich der gemessenen Werte werden die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 3 für keines der untersuchten Gebäude auch nur annähernd erreicht. So liegt der

gemessen Maximalwert der Schwinggeschwindigkeit mit $V_{max} = 0.44 \text{ mm/s}$ deutlich unter dem Anhaltswert der DIN 4150, Teil 3 am Fundament für Wohngebäude von $V_{max} = 5 \text{ mm/s}$. Im Bereich von Bau-km 0,0+45 bis Bau-km 0,5+75 ist nach Aussage der Trägerin des Vorhabens der Einbau von Schwellen mit elastischer Sohle auf einer Länge von ca. 530 m geplant. Ausgenommen ist aus bautechnischen Gründen der Bereich der EÜ Parkallee auf einer Länge von ca. 30m.

3. Nebenbestimmung zur bauaufsichtlichen Freigabe

Im verfügbaren Teil ist der Trägerin des Vorhabens aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die detaillierten technischen Bauausführungsunterlagen dem Eisenbahn-Bundesamt zur bauaufsichtlichen Freigabe vorzulegen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Bauausführungsunterlagen zum Gegenstand einer gesonderten Entscheidung durch das Eisenbahn-Bundesamt zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.2.1 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Bei der bauaufsichtlichen Freigabe wird aus den detaillierten Bauausführungsunterlagen entnommen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

4. Gesamtabwägung

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

C. Umweltverträglichkeit

Nach §§ 3a ff. Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG) sind die dort in Bezug genommenen Vorhaben einem sog. Screening-Verfahren (einer Vorprüfung des Einzelfalles, ob zur Genehmigung des Vorhabens eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist) zu unterziehen.

Das antragsgegenständliche Verfahren betrifft den Bau von sonstigen Betriebsanlagen von Eisenbahnen im Sinne von Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG. Daher war eine allgemeine Vorprüfung des Einzelfalles nach § 3c Abs. 1 Satz 1 UVPG durchzuführen.

Das Eisenbahn-Bundesamt hat festgestellt, dass von dem Vorhaben keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen ausgehen, so dass eine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht besteht.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 03.03.2010, Az. 58101 Pap 158/09 hat das Eisenbahn-Bundesamt festgestellt, dass für das antragsgegenständliche Vorhaben keine Verpflichtung auf Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (§§ 3a, 3c Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG)).

D Kostenentscheidung

Die Kostenentscheidung für diese Amtshandlung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 des BEVVG i.V.m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

E. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Planfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Bremen, Am Wall 198, 28195 Bremen, erhoben werden. Die Klage ist bei dem Gericht schriftlich zu erheben. Die Klage muss den Kläger, die Beklagte [Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch das Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS), dieses vertreten durch den Präsidenten des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Hannover, Herschelstraße 3, 30159 Hannover] und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. Der Kläger hat innerhalb einer Frist von sechs Wochen die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, können durch

das Gericht zurückgewiesen werden. Vor dem Oberverwaltungsgericht müssen sich die Beteiligten, außer im Prozesskostenhilfverfahren, durch Prozessbevollmächtigte vertreten lassen. Als Prozessbevollmächtigte sind Rechtsanwälte 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, zugelassen. Behörden und juristische Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse können sich durch eigene Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt oder durch Beschäftigte mit Befähigung zum Richteramt anderer Behörden oder juristischer Personen des öffentlichen Rechts einschließlich der von ihnen zur Erfüllung ihrer öffentlichen Aufgaben gebildeten Zusammenschlüsse vertreten lassen. Prozessbevollmächtigte können auch Diplom-Juristen sein, die nach dem 03.10.1990 zum Richter, Staatsanwalt oder Notar ernannt, im höheren Verwaltungsdienst beschäftigt oder als Rechtsanwalt zugelassen wurden. Ein als Bevollmächtigter zugelassener Beteiligter kann sich selbst vertreten. Die Klage kann auch auf elektronischem Wege erhoben werden. Sie muss in diesem Fall den Vorschriften der Verordnung über den elektronischen Rechtsverkehr mit den Gerichten und Staatsanwaltschaften im Land Bremen vom 16.11.2005 (Brem GBl. S. 579) entsprechen.

D. Ausfertigungen

Dieser Bescheid wird wie folgt ausgefertigt:

1. Urschrift für das Eisenbahn-Bundesamt
2. 1. Ausfertigung für die Trägerin des Vorhabens
3. 2. Ausfertigung zur Auslegung in der Freien Hansestadt Bremen

Im Auftrag

