

## B e s c h l u s s v o r l a g e

**Vorlage-Nr.: 2010/139**

freigegeben am 01.09.2010

**Stab**

Sachbearbeiter/in: Herr Günther Henkel

**Datum: 01.09.2010**

### **Bahn-Ausbaustrecke Oldenburg-Wilhelmshaven - Planfeststellungsabschnitt 2**

#### **Beratungsfolge:**

<u>Status</u>	<u>Datum</u>	<u>Gremium</u>
Ö	20.09.2010	Ausschuss für Bau, Planung, Umwelt und Straßen
N	28.09.2010	Verwaltungsausschuss

#### **Beschlussvorschlag:**

1. Die Verwaltung wird ermächtigt, eine fachanwaltlich begleitete Stellungnahme gegenüber der Bahn für das Planfeststellungsverfahren des Planfeststellungsabschnittes 2 (und später des Abschnittes 1) - Ausbaustrecke Oldenburg - Wilhelmshaven abzugeben. Dabei sind Einwendungen insbesondere in Bezug auf die prognostizierten Schallimmissionen unter Berücksichtigung der bauleitplanerischen Bedingungen in den Ortsteilen der Gemeinde Rastede geltend zu machen mit dem angestrebten Ziel, die Immissionsgrenzwerte für Lärmvorsorge einzuhalten.
2. Soweit die Einwendungen der Gemeinde Rastede als Träger öffentlicher Belange keine sachgerechte Berücksichtigung finden, bleibt die abschließende Klärung gegebenenfalls einer rechtlichen Auseinandersetzung vorbehalten.

#### **Sach- und Rechtslage:**

Die DB Netze AG (Bahn) hat über das Eisenbahnbundesamt zwischenzeitlich das sogenannte Planfeststellungsverfahren zur Ausbaustrecke Oldenburg - Wilhelmshaven eingeleitet.

Diese Ausbaustrecke ist im Bedarfsplan für die Bundesschienenwege als „vordringlicher Bedarf“ gekennzeichnet, genießt also Priorität. Diese Ausbaumaßnahme steht in Zusammenhang mit der Herstellung und Inbetriebnahme des Tiefwasserhafens Jade-Weser-Port.

In der jetzt vorgesehenen Ausbaustufe III soll mit dem Planfeststellungsverfahren die rechtliche Grundlage geschaffen werden:

- eine Zweigleisigkeit auf dem gesamten Streckenabschnitt mit einer maximalen Geschwindigkeit von 120 km/h,
- eine Veränderung der Radsatzlast sowie
- die Elektrifizierung herbeizuführen.

Damit wird für den Prognosezeitraum 2015 die Möglichkeit geschaffen, insgesamt 130 Zugbewegungen je 24 Stunden - statt bisher 52 - auf der Strecke abwickeln zu können.

Die Planfeststellungsunterlagen betreffen derzeit den Planfeststellungsabschnitt 2, der sich von der Südseite der BAB 29 - Höhe „Im Dreieck“ - bis zur Gemeindegrenze im Norden der Gemeinde erstreckt. Der südliche Gemeindebereich, insbesondere in dem Bereich Neusüden- de gehört zum Planfeststellungsabschnitt 1, der im Wesentlichen das Stadtgebiet Oldenburg umfasst. Das Verfahren diesen Planfeststellungsabschnitt betreffend ist jedoch noch nicht eröffnet worden, sodass mögliche Einwendungen hiergegen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorgetragen werden können.

Quasi erwartungsgemäß sind mit derartigen Ausbaumaßnahmen, wie jetzt von der Bahn vorgesehen, Auswirkungen auf die Umwelt verbunden, wobei der Bereich Lärmimmissionen gegenüber Anwohnern eine herausgehobene Bedeutung einnimmt.

Grundsätzlich positiv ist dabei anzumerken, dass vorab entschieden worden ist, in immissionschutzrechtlicher Hinsicht beim Ausbau der Bahnstrecke ABS Oldenburg- Wilhelmshaven, Ausbaustufe III, pauschal von einer "wesentlichen Änderung" des Schienenweges auszugehen, ohne eine formale Prüfung der gesetzlichen Tatbestände im Einzelnen durchzuführen. Damit ist sichergestellt, dass die Immissionsgrenzwerte der 16. Verordnung zum Immissionsschutzgesetz gelten mit der Folge, dass durch Lärmvorsorgemaßnahmen (aktiv und/oder passiv) der Lärmbelastung insbesondere der unmittelbaren Anlieger entgegengewirkt werden kann.

Insgesamt wurden deshalb im Planfeststellungsabschnitt nach einem durch das Eisenbahn- bundesamt festgelegten Verfahren 2.164 Gebäude untersucht und bezogen auf Anspruchsbe- rechtigung für Schallschutzmaßnahmen 1.257 Gebäude mit 355 Schutzfällen für den Tag und 2.177 Schutzfällen für die Nacht festgestellt. *(Hinweis: Aufgrund dieser Betrachtung ist es durchaus möglich, dass bezogen auf ein Gebäude mehrere Schutzfälle zutreffen, sowohl diffe- renziert nach Tag und Nacht als auch nach Geschossigkeit und Lage.)*

Dieser Umstand zeigt allein für sich schon auf, mit welchen Eingriffen der Bahn in das Ruhe- bedürfnis der Bürger zu rechnen ist, insbesondere dann, wenn man berücksichtigt, welche Anzahl an Fällen verbleibt, die durch die derzeit vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen nicht abschließend gelöst werden können.

Gleichwohl die Bahn davon ausgeht, dass diese Fälle durch die Vorsehung von Schallschutz- maßnahmen abgemildert werden können, stellt die Verwaltung jedoch zum Teil massive Ü- berschreitungen der Lärmobergrenzen für Lärmvorsorge für bebaute Bereiche trotz der vorge- sehenen Schallschutzwände und der passiven Schallschutzmaßnahmen fest.

So werden insbesondere in der Nachtzeit (22.00 – 06.00 Uhr) Überschreitungen im unmittel- baren Bahnanliegerbereich nicht selten von deutlich über 10 dB(A), zum Teil sogar über 20 dB(A) oberhalb der zulässigen Werte für Lärmvorsorgemaßnahmen prognostiziert.

Dies sind nicht nur Werte, die beispielsweise im Bereich von Bauleitplanverfahren als Über- schreitungswerte zu einer Unbebaubarkeit führen würden; zum Teil werden damit in Wohnbe- reichen sogar die Immissionsgrenzwerte deutlich überschritten, die in Gewerbegebieten gel- ten.

Die Gemeinde als Träger öffentlicher Belange insbesondere für die Bauleitplanung kann mit diesem Ergebnis der Schallschutzüberlegungen der Bahn nicht zufrieden sein, im Gegenteil:

Lärm hat sich gerade in den letzten Jahren als die Einwirkung auf den Menschen herausgestellt, die von den Bürgern als am ehesten belästigend und deshalb nicht hinnehmbar wahrgenommen wird. Wenn überdies Bahnanlieger in der jetzt vorgesehenen Art und Weise mit Bahnlärm konfrontiert werden, hat dies auch Folgewirkungen auf die Bauleitplanung der Gemeinde Rastede.

Entscheidend allerdings ist nicht nur die Tatsache, dass Überschreitungen vorliegen, sondern auch die genaue Information, wann eigentlich der Zugbetrieb zusätzlich relevanten Güterverkehr aufnimmt (die Inbetriebnahme des Tiefwasserhafens ist 2012 vorgesehen) und wann die Schallschutzmaßnahmen letztendlich hergestellt werden. Nach den Planfeststellungsunterlagen ist Anknüpfungspunkt für die Herstellung der Lärmschutzeinrichtung im zweigleisigen Bereich die Elektrifizierung. Denkbar wäre somit, dass die Herstellung der Zweigleisigkeit, die überwiegend in nicht bebauten Bereichen vorgesehen ist, vorgenommen und der Zugbetrieb daraufhin aufgenommen wird, ohne dass zunächst die Elektrifizierung und damit folglich auch erst Schallschutzmaßnahmen realisiert werden. Diese Möglichkeit beruht nicht so sehr auf der Einschätzung der Bahn, die bereits ab 2011 erste Baumaßnahmen realisieren will. Vielmehr sind Fragen der Finanzierung bislang ungeklärt.

Hier bedarf es der Konkretisierung und der verbindlichen Festlegung von Zeitabschnitten oder Ereignissen, die zur Durchführung von Schallschutzmaßnahmen führen.

Die Herstellung von Schallschutzmaßnahmen muss insofern auch zeitnah für die Herstellung der vorgesehenen Schotteraufbereitungsanlage im Bereich Rastederberg gesehen werden. Diese ist aufgrund ihres Wirkungszeitraums von weniger als 12 Monaten zwar nicht planfeststellungsbedürftig. Allerdings wird bei einer zu reinigenden und auch technisch wieder herzustellenden Schottermenge von gegen 80.000 Tonnen davon auszugehen sein, dass für die Umwelt erhebliche Auswirkungen eintreten werden.

Im Zuge der Ausbaustufe III ist auch vorgesehen, sämtliche vorhandenen Bahnübergänge in einen bahnbetriebstechnisch verkehrssicheren Zustand zu bringen. Dies ist aus Sicht der Gemeinde zu begrüßen, auch wenn damit unverständlicherweise beispielsweise die Neuaufstellung einer Vollschrankenanlage an der Schlossstraße vorgesehen ist.

Entscheidender aus Sicht der Gemeinde als Planungsträger wiegt der Umstand, dass nach Inbetriebnahme und Auslastung der Strecke mit deutlich längeren Schrankenschließzeiten zu rechnen sein wird, als dies verständlicherweise zum jetzigen Zeitpunkt der Fall ist. Die bezieht sich allerdings nicht nur auf die absolute Schrankenschließzeit. Vielmehr wird auch jeder einzelne Schließvorgang aufgrund einer veränderten Länge des Zuges zu einer zeitlichen Verzögerung im Verkehrsbereich führen. Dies mag zu einem späteren Zeitpunkt, insbesondere dann, wenn die Frage einer Veränderung des höhengleichen Bahnübergangs an der Raiffisenstraße entschieden ist, dort zu keinen weiteren Problemen führen. Bezogen auf alle übrigen Bahnübergänge einschließlich der Bahnübergänge Metjendorfer Straße und Grafestraße im Planfeststellungsabschnitt 1 sollten hier allerdings technische Voraussetzungen geschaffen werden, die eine Querung der Bahn jedenfalls mit Zeitversatz beispielsweise in den Bahnübergängen Am Stratjebusch / Buschweg ermöglichen.

Im Planfeststellungsverfahren sind weitere Belange angesprochen, die jedenfalls aus Sicht der Bahn als lösbar bzw. gelöst oder kompensierbar angesehen werden. Hierbei handelt es sich um Immissionen in Form von Erschütterungen, ökologische Fragen, technische Bauwerke wie z. B. Brücken, Durchlässe oder elektromagnetische Auswirkungen.

Bezüglich der im Zusammenhang mit Durchlässen zu erörternden wasserrechtlichen Fragen ist die Untere Wasserbehörde beim Landkreis Ammerland ebenso wie die Untere Naturschutzbehörde in den Planfeststellungsprozess beteiligt worden. Aus Sicht der Gemeinde lässt sich hierzu feststellen, dass unter Berücksichtigung der Stellungnahmen dieser Träger öffentlicher Belange keine weiteren Einwendungen vorgetragen werden müssen. In Bezug auf Erschütterung und elektromagnetischer Auswirkungen lassen sich ebenfalls keine detaillierten Einwendungen vorbringen; lediglich im Bereich der Erschütterung sollte durch die Einwendung sichergestellt werden, dass relevante Einzelfälle selbst bei nicht gegebener Voraussetzung einer generellen Vorsorgemaßnahme gewahrt werden müssen.

Letztlich verbleiben aus Sicht der Verwaltung insbesondere die Schallimmissionen als wesentliche Beeinträchtigung gemeindlicher Belange. Da diese Schallimmissionen allerdings ihre rechtliche Bedeutung nicht nur aus dem Bundesimmissionsschutzgesetz (BImSchG) bzw. der 16. Bundesimmissionsschutzverordnung (BImSchV), sondern insbesondere auch aus speziellen Anwendungsregeln des Immissionsschutzrechtes der Bahn heraus entfalten, hat die Verwaltung einen Fachanwalt beauftragt, die rechtliche Qualität der Ausführungen der Bahn zu überprüfen. Ob und inwieweit bereits zum Zeitpunkt der Beratung der politischen Gremien qualifizierte Ergebnisse vorliegen, kann zum Zeitpunkt der Erstellung dieser Vorlage noch nicht geklärt werden.

Die Gemeinde sollte allerdings im Rahmen ihrer Eigenschaft als Träger öffentlicher Belange die Einwendungen inhaltlich aufnehmen, die von den Anliegern vorgetragen werden. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass die Gemeinde im Namen der Bürger rechtlich nicht tätig werden darf. Allerdings werden die bis zur Abgabe der gemeindlichen Stellungnahme eingegangenen Einwendungen inhaltlich in die Stellungnahme der Gemeinde mit einbezogen.

Dies betrifft auch die Einwendungen, die von den Bürgern anlässlich einer Informationsveranstaltung der Bahn am 15. September vorgetragen wurden beziehungsweise in der Folge noch vorgetragen werden.

In ihrer Eigenschaft als Grundstückseigentümer ist die Gemeinde ebenfalls betroffen. Soweit es sich dabei um Verkehrsanlagen in Form von Parkplätzen, Gehwegen oder Straßen handelt, ist eine Betroffenheit nicht gegeben. Andere Nutzungszwecke von Grundstücken der Gemeinde, beispielsweise im Bereich des Sportplatzes und der Schule Feldbreite sind ebenfalls betroffen. Im Rahmen der gemeindlichen Einwendungen wird auch dieser Teilaspekt vorgetragen werden.

Die Einwendungsfrist läuft am 6. Oktober des Jahres unwiderruflich ab; Einwendungen, die bis zu diesem Zeitpunkt nicht vorgetragen worden sind, können später nicht berücksichtigt werden. Im Hinblick auf die Terminierung der politischen Beratungen und vor allem auch der Beteiligung eines Fachanwaltes wird es nicht möglich sein, eine wortgenaue Einwendung vorab zu Beschlussfassung vorzulegen. Durchaus möglich wäre es, das quasi bis zum letzten Tag noch eine Überarbeitung zu erfolgen hat.

Die Verwaltung wird selbstverständlich die Einwendung den politischen Gremien und auch den Bürgern zur Kenntnis geben.

### **Finanzielle Auswirkungen:**

Zurzeit noch nicht bekannt

**Anlagen:**

Planfeststellungsunterlagen Bahn mit dem Hinweis, dass die technisch übersandten Unterlagen aus der Quelle der Bahn entstammen und nicht in vollem Umfang mit den Planfeststellungsunterlagen übereinstimmen, die ausgelegt sind.

*Hinweis: Aufgrund des Umfanges der Unterlagen wurden diese bereits separat auf einer CD zugeleitet.*