Niedersächsische Landesbehörde
für Straßenbau und Verkehr

Planänderungsbeschluss

zum Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 – Az.: 3331-30161-BTE Weyhe – über die Ergänzung der Betriebsanlagen der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH in den Gemeinden Stuhr und Weyhe

Wendeschleife Leeste

Datum: 30.04.2021

Az.: 3331-30161-BTE Wendeschleife

Niedersachsen

Inhaltsverzeichnis

1. Verfügender Teil 4

1.1 Planfeststellung 4
1.1.1 Feststellung 4
1.1.2 Planunterlagen 4
1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen 4
1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen 5
(Unterlagen, die keiner Planfeststellung bedürfen) 5
1.1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen 5
1.1.4 Zusagen 6
1.1.4.1 Landkreis Diepholz 6
1.1.5 Vorbehaltene Entscheidungen 6
1.1.5.1 Allgemeiner Vorbehalt 6

1.2 Entscheidung über Einwendungen 6

1.3 Kostenentscheidung 6

2. Begründender Teil 7

2.1 Sachverhalt 7
2.1.1 Zusammenfassung der Planung 7
2.1.2 Verfahrensablauf 7
2.1.3 Umweltverträglichkeitsprüfung 8

2.2 Rechtliche Bewertung 9
2.2.1 Formalrechtliche Würdigung 9
2.2.1.1 Zuständigkeit 9
2.2.1.2 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens 9
2.2.2 Materiellrechtliche Würdigung 9
2.2.2.1 Planrechtfertigung 10
2.2.2.2 Variantenprüfung 10
2.2.2.3 Immissionen 11
2.2.2.3.1 Lärm 11
2.2.2.3.2 Baubedingte Lärmimmissionen 14
2.2.2.3.3 Erschütterungen 15
2.2.2.3.4 Elektrische und magnetische Felder 15
2.2.2.4 Natur und Landschaft 16
2.2.2.4.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung 16
2.2.2.4.2 Vermeidung 20
2.2.2.4.3 Ausgleich und Ersatz 21
2.2.2.4.4 Naturschutzfachliche Abwägung 22
2.2.2.4.5 Herstellungskontrolle, Bericht 22
2.2.2.4.6 Gesetzlich geschützte Biotope und Schutzgebiete 22
2.2.2.4.7 Artenschutz 23
2.2.2.4.7.1 Bestandserfassung 24
2.2.2.4.7.2 Beurteilung der Verbotstatbestände 25
2.2.2.5 Wasser 31
2.2.2.6 Eisenbahn 32

2.2.2.7 Eigentum 32
2.2.2.8 Gesamtabwägung 33

2.3 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange 33
2.3.1 Landkreis Diepholz 33
2.3.2 Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) 34
2.3.3 Bremer Straßenbahn AG (BSAG) 35
2.3.4 Wesernetz Bremen GmbH 35
2.3.5 Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV) 35
2.3.6 Harzwasserwerke GmbH (HWW) 35
2.3.7 Wasserversorgung Syker Vorgeest GmbH 35
2.3.8 Avacon AG 35
2.3.9 Gasunie Deutschland Services GmbH 35
2.3.10 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH 36

2.4 Einwendungen 36
Einwendung Nr. 1 36
Einwendung Nr. 2 38
Einwendung Nr. 3 39

2.5 Kosten 40

3. Rechtsbehelfsbelehrung 40

4. Hinweise 41

4.1 Hinweis zur Auslegung 41

4.2 Außerkrafttreten 41

4.3 Berichtigungen 41

4.4 Sonstige Hinweise 41
4.4.1 Bodenfunde 41
4.4.2 Zivilrechtliche Beziehungen 41
4.4.3 Kampfmittel 41

4.5 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis 42

1. Verfügender Teil

1.1 Planfeststellung

1.1.1 Feststellung

Auf Antrag der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) vom 26.01.2015 zur Verlegung der Wendeschleife wird der Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 – Az. 3331-30161-BTE Weyhe – über die Ertüchtigung und Ergänzung der Betriebsanlagen der BTE in den Gemeinden Stuhr und Weyhe in den unter den Ziffern 1.1.2.1 aufgeführten Planunterlagen nach Maßgabe der Inhalts- und Nebenbestimmungen, Zusagen und Vorbehalte unter 1.1.3 bis 1.1.5 geändert bzw. ergänzt.

Dieser Planänderungsbeschluss bildet zusammen mit dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 eine einheitliche Planungsentscheidung.

1.1.2 Planunterlagen

1.1.2.1 Festgestellte Planunterlagen

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Seiten / Blatt	Maßstab
2	Übersichtskarte Änderung vom 26.01.2015		ohne
3	Lageplan 3.11.2 Änderung vom 26.01.2015		1:1.000
4	Lageplan 4.12 Änderung vom 13.06.2015		1:500
6	Lageplan 6.21 Änderung vom 26.01.2015		1:250
8	Ausbauquerschnitt 8.16 Änderung vom 26.01.2015		1:50
9	Höhenpläne 9.11 und 9.12 Änderung vom 26.01.2015		1:1.000 / 100
10	Grunderwerbspläne 10.10, 10.11 und 10.12 Änderung bzw. Ergänzung vom 26.01.2015		1:500
11	Grunderwerbsverzeichnis Änderung bzw. Ergänzung vom 26.01.2015	14	
17	Landschaftspflegerischer Begleitplan Anhang 3 – Maßnahmenblätter Maßnahmenpläne (26.08.2020) Aktualisierung August 2020	11 19 – 21	1:1.000

Die festgestellten Unterlagen sind im Original, das jeweils der Planfeststellungsbehörde und der Vorhabenträgerin vorliegt, mit dem Dienstsiegel Nr. 71 der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr gekennzeichnet. Folgeseiten einer mehrseitigen Unterlage sind durch Stanzung gekennzeichnet. Unterlagen ohne Siegelaufdruck gehören nicht zum festgestellten Plan.

1.1.2.2 Nachrichtliche Unterlagen

(Unterlagen, die keiner Planfeststellung bedürfen)

Nr. der Unterlage	Bezeichnung der Unterlage	Seiten / Blatt	Maßstab
1	Erläuterungsbericht Änderung vom 26.01.2015		
5	Lageplan 5.11.2 – EBO-konform Ergänzung vom 26.01.2015		1:1.000
7	Lageplan 7.21.1 – EBO-konform Ergänzung vom 26.01.2015		1:250
12.1	Schalltechnisches Gutachten – Erläuterungsbericht Änderung vom 20.11.2014 Aktualisierung vom 18.05.2020	 29 26	
12.2	Schalltechnisches Gutachten – Bereichsaufteilung Änderung vom 20.11.2014		
12.3	Schalltechnisches Gutachten – Immissionsraster Änderung bzw. Ergänzung vom 20.11.2014	49 – 56	
13	Systemskizze Streckensignalisierung (Stand: 25.08.2014)		
17	Landschaftspflegerischer Begleitplan (September 2014) Erläuterungsbericht Anhang 1 – Biotoptypenbestand Anhang 2 – Arten-Areal-Kurve Anhang 4 – Artenschutzrechtlicher Fachbeitrag Anhang 5 – UVP-Vorprüfung Bestands- und Konfliktplan (26.08.2020) Aktualisierung August 2020	 61 10 1 56 5 12.1	1:1.000
19	Allgemeinverständliche Zusammenfassung Änderung September 2014 Aktualisierung August 2020	 7 8	

1.1.3 Inhalts- und Nebenbestimmungen

Die Feststellung wird mit der nachfolgend geregelten Auflage verbunden. Die Nebenbestimmungen zu dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 bleiben unberührt und gelten weiterhin.

Ergänzend wird folgende Auflage hinzugefügt.

1.1.3.1 Naturschutz

Die Baufeldräumung im gesamten Arbeitsbereich der Verlegung der Wendeschleife ist zur Vermeidung der Tötung von Individuen und der Zerstörung von Nestern und Gelegen der Brutvögel nur außerhalb der Brutzeit im Zeitraum zwischen dem 01.September und dem 01.März zulässig. Nach der Baufeldräumung ist bis zum Baubeginn der Baubereich frei von Vegetation zu halten, um eine Ansiedlung von Bodenbrütern zu verhindern.

Zudem sind im Bereich der für die Wendeschleife vorgesehenen Ackerfläche Vergrämungsmaßnahmen durchzuführen. Hierzu wird vor Beginn der Brutzeit in Abstimmung mit einer fachkundigen ökologischen Baubegleitung Flatterband angebracht, das eine Ansiedlung von Bodenbrütern des Offenlandes verhindert.

1.1.4 Zusagen

Die schriftlichen Zusagen des Antragstellers sind einzuhalten. Dies gilt auch für die Erwiderungen zu Stellungnahmen und Einwendungen des Vorhabenträgers gegenüber der Planfeststellungsbehörde. Zu den Zusagen zählen insbesondere die im Folgenden aufgeführten:

1.1.4.1 Landkreis Diepholz

Die Vorhabenträgerin sagt zu, die im Schreiben des Landkreises Diepholz vom 26.03.2015 von der Unteren Naturschutzbehörde genannten drei Punkte zu den Kompensationsmaßnahmen zu berücksichtigen und umzusetzen.

1.1.4.2 LEA

Bei der Aufstellung des temporären 1,8 m hohen Schutzzaunes während der Bauarbeiten (Maßnahmenblatt S 1) wird im Bereich der bestehenden Eisenbahntrasse der Regellichtraum für Eisenbahnfahrzeuge gemäß § 9 EBO freigehalten. Schränkt der Schutzzaun im Bereich des Bahnübergangs „Am Weißen Moor" die Übersicht auf die Bahnstrecke ein, werden zur Sicherung des Bahnübergangs vom Eisenbahnbetriebsleiter der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH die erforderlichen Maßnahmen festgelegt.

1.1.5 Vorbehaltene Entscheidungen

1.1.5.1 Allgemeiner Vorbehalt

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

1.2 Entscheidung über Einwendungen

Die im Anhörungsverfahren erhobenen Einwendungen werden zurückgewiesen, soweit sie nicht durch Planänderungen, Inhalts- und Nebenbestimmungen oder Vorbehalte in diesem Beschluss bzw. durch Zusagen oder Planänderungen der Antragstellerin berücksichtigt worden sind oder sich im Laufe des Anhörungsverfahrens auf andere Weise erledigt haben.

1.3 Kostenentscheidung

Die Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) hat die Kosten des Verfahrens zu tragen. Die Entscheidung über die Höhe der Kosten ergeht durch einen gesonderten Bescheid.

2. Begründender Teil

2.1 Sachverhalt

2.1.1 Zusammenfassung der Planung

Die Änderungsplanung umfasst die Verlegung der mit Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 planfestgestellten Wendeschleife aus dem nördlich der BTE-Trasse gelegenen Bereich „Hagener Straße" in den südlich der Trasse gelegenen Bereich der Straße „Am Weißen Moor" inklusive der dazugehörigen elektrischen Fahrleitung in der Gemeinde Weyhe. Die Verlegung erfolgt entlang des bestehenden Schienenweges um etwa 150 m. Zugleich ist zur Unterhaltung der Wendeschleife eine Zufahrt von der Straße „Am Weißen Moor" direkt vor dem gleichnamigen Bahnübergang vorgesehen. Mit der Verlegung der bereits planfestgestellten Wendeschleife mit einem Durchfahrts- und Abstellgleis auf die südliche Trassenseite wird ein in Lage und Betriebsdurchführung nahezu gleichwertiger Ersatzstandort geplant, der Eingriffe in Privateigentum vermeidet. Das Ende der Baustrecke für die Ertüchtigung und Ergänzung der Betriebsanlagen der BTE in den Gemeinden Stuhr und Weyhe (Verlängerung Linie 8) wird von Bau-Km 12,6 + 06 auf Bau-Km 12,7 + 50 gelegt.

2.1.2 Verfahrensablauf

Aufgrund des Änderungsantrages der Vorhabenträgerin vom 26.01.2015 wurde das Änderungsverfahren gemäß der Regelung der §§ 18 ff. AEG, 72 bis 78 VwVfG durchgeführt.

29.01.2015	Einleitung des Änderungsverfahrens durch die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (Planfeststellungsbehörde)
29.01.2015	Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
04.02.2015	Ortsübliche Bekanntmachung der öffentlichen Auslegung der Planunterlagen bei der Gemeinde Weyhe im Weser-Kurier-Regionale Rundschau und in der Kreiszeitung
11.02. - 10.03.2015	öffentliche Auslegung der Planunterlagen in der Gemeinde Weyhe
24.03.2015	Ende der Einwendungsfrist
02.10.2015	Verzicht auf Durchführung eines Erörterungstermins gemäß § 18d Satz 1 AEG

Mit Urteilen vom 26.08.2016 hat das Niedersächsische Oberverwaltungsgericht den zu ändernden Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 aufgehoben (Az. 7 KS 33/13, 7 KS 41/13 und 7 KS 42/13). Das Änderungsverfahren ist daher zunächst nicht fortgeführt worden. Das Bundesverwaltungsgericht hat auf die Revision der NLStBV hin mit Urteilen vom 07.11.2019 die Urteile des Oberverwaltungsgerichts insoweit geändert, dass der Planfeststellungsbeschluss nicht rechtswidrig und vollziehbar ist (Az. 3 C 12/18, 3 C 13.18). Im Anschluss daran ist das Änderungsverfahren fortgeführt worden. Aufgrund des zeitlichen Ablaufs hat die Vorhabenträgerin daraufhin Teile der beantragten Planänderungsunterlagen einer Aktualisierung unterzogen. Es handelt sich dabei um die Anlagen 12, 17 und 19, die der Planfeststellungsbehörde mit Datum vom 10.09.2020 vorgelegt wurden. Die technische Planung ist dabei unverändert geblieben. Die Aktualisierung hat die Prognosen und Ergebnisse der ursprünglich ausgelegten Planänderungsunterlagen bestätigt und keine neuen und vertiefenden Erkenntnisse hervorgebracht. Insofern werden aufgrund der aktualisierten Planänderungsunterlagen keine Belange von Dritten

und Trägern öffentlicher Belange erstmals oder stärker als bisher berührt, so dass eine ergänzende Anhörung gemäß § 73 Abs. 8 VwVfG nicht erforderlich war.

Mit verfahrensleitender Verfügung vom 18.11.2020 hat die Planfeststellungsbehörde festgestellt, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen ist.

2.1.3 Umweltverträglichkeitsprüfung

Für das Vorhaben war eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVPG nicht durchzuführen. Die für die Zulassungsentscheidung zuständige Planfeststellungsbehörde hat eine allgemeine Vorprüfung nach § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 in Verbindung mit § 7 Abs. 1 UVPG anhand der Kriterien der Anlage 3 des UVPG als überschlägige Prüfung mit dem Ergebnis durchgeführt, dass erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen, die nach § 25 Abs. 2 UVPG bei der Zulassungsentscheidung zu berücksichtigen wären, durch das Vorhaben nicht zu erwarten sind.

Bei diesem Vorhaben handelt es sich um ein Änderungsvorhaben gemäß § 2 Abs. 4 Nr. 2 UVPG. Die UVP-Pflicht bei Änderungsvorhaben bestimmt sich grundsätzlich nach § 9 UVPG i.V.m. § 7 UVPG. Für das hier zu ändernde Vorhaben der Ergänzung der Betriebsanlagen der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn ist keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden und war diese auch nicht erforderlich (Urteil BVerwG vom 07.11.2019, 3 C 12.18, Rn. 17).

Soll ein Vorhaben geändert werden, für das keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden ist, so ist gem. § 9 Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 UVPG für das Änderungsvorhaben eine Vorprüfung durchzuführen, wenn für das Vorhaben in der Anlage 1 zum UVPG eine UVP-Pflicht besteht und dafür keine Größen- oder Leistungswerte vorgeschrieben sind. Das beantragte Vorhaben stellt nach Ziffer 14.7 der Anlage 1 zum UVPG die Änderung eines Baus von Schienenwegen für Eisenbahnen mit den dazugehörenden Betriebsanlagen dar, für das keine Größen- oder Leistungswerte gelten. Die UVP-Pflicht besteht, wenn die Vorprüfung ergibt, dass die Änderung erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann (§ 9 Abs. 3 Satz 2 UVPG). Nach Absatz 4 der Vorschrift gilt für die Vorprüfung bei Änderungsvorhaben § 7 UVPG entsprechend. Im Rahmen der Vorprüfung des Einzelfalls sind bestehende Vorhaben als Vorbelastung zu berücksichtigen.

Die Vorhabenträgerin hat mit dem Antrag geeignete Angaben zu den Merkmalen des Vorhabens und des Standorts sowie zu den möglichen (erheblichen) Umweltauswirkungen des Vorhabens übermittelt und die möglichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter schlüssig dargestellt.

Die Vorprüfung des Einzelfalls durch die Planfeststellungsbehörde hat nach überschlägiger Prüfung ergeben, dass für das beantragte Vorhaben keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 5 i. V. m. § 9 UVPG besteht, da hinsichtlich Art, Umfang und Wirkfaktoren keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch Anlage, Bau und Betrieb des Vorhabens zu erwarten sind.

Beim beantragten Vorhaben handelt es sich um die Verlegung der Wendeschleife von dem nördlich der BTE-Trasse gelegenen Grundstück im Bereich Hagener Straße auf ein südlich davon gelegenes Grundstück im Bereich der Straße am Weißen Moor. Mit der Verlegung der Wendeschleife auf die südliche Trassenseite wird ein in Lage und Betriebsdurchführung nahezu gleichwertiger Ersatzstandort vorgesehen. Auswirkungen durch die Planänderung sind aufgrund ihrer Dimension und hinsichtlich ihrer Schwere und Komplexität insgesamt nicht geeignet, zusätzliche oder andere erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorzurufen. Die Art der Konflikte ändert sich durch die Planänderung nicht. Es gibt Verlagerungen, aber in der Summe keine erheblichen zusätzlichen Beeinträchtigungen. Insbesondere sind mit der Verlegung der Wendeschleife keine Überschreitungen der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV verbunden. Relevante vorhabenbedingte Auswirkungen auf die Schutzgüter Mensch, insbesondere die menschliche Gesundheit, biologische Vielfalt (Pflanzen und Tiere), Luft, Klima,

Landschaft und kulturelles Erbe oder die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern gehen von dem Vorhaben nicht aus.

Die Feststellung dieses Ergebnisses der Vorprüfung wurde mit verfahrensleitender Verfügung vom 18.11.2020 im Niedersächsischen UVP-Portal bekannt gemacht. Die Feststellung und ihre ausführliche Begründung nach § 5 Abs. 2 UVPG kann auf der Internetseite unter https://uvp.niedersachsen.de/portal und dort unter der Kategorie Verkehrsvorhaben, negative Vorprüfungen eingesehen werden. Dabei wurden die wesentlichen Gründe für das Nichtbestehen unter Hinweis auf die jeweils einschlägigen Kriterien nach Anlage 3 zum UVPG angegeben und auch, welche Merkmale des Vorhabens für diese Einschätzung maßgebend waren.

2.2 Rechtliche Bewertung

2.2.1 Formalrechtliche Würdigung

2.2.1.1 Zuständigkeit

Die Aufgaben als Anhörungs- und Planfeststellungsbehörde für den Bau bzw. die Änderung von Betriebsanlagen für nichtbundeseigene Eisenbahnen des öffentlichen Verkehrs nimmt die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr (NLStBV) wahr (§ 12 Abs. 3 ZustVO Verkehr vom 25.08.2014, Nds. GVBl. 2014, S. 249). Diese Aufgaben obliegen dem Dezernat 41 des zentralen Geschäftsbereichs der NLStBV.

2.2.1.2 Erfordernis eines Planfeststellungsverfahrens

Die Ergänzung bzw. Änderung der Betriebsanlagen der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE) in der Gemeinde Weyhe darf gemäß § 18 Abs. 1 AEG nur erfolgen, wenn der Plan vorher festgestellt worden ist. Für das Änderungsverfahren vor Fertigstellung des Vorhabens gelten § 76 VwVfG i.V.m. § 18a und § 18d AEG.

2.2.2 Materiellrechtliche Würdigung

Die Verlegung der geplanten und festgestellten Wendeschleife wird zugelassen, da diese mit dem materiellen Recht im Einklang steht.

Der Umfang der materiellrechtlichen Prüfung wird durch das Fachplanungsrecht und die Wirkungen der Planfeststellung bestimmt. Da durch die Planfeststellung die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt wird (sog. Gestattungswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, erster Satzteil VwVfG), ist neben dem AEG das gesamte berührte öffentliche Recht bei der Gestattung des Vorhabens entweder zwingend zu beachten oder in der Abwägung zu berücksichtigen.

Einschlägige öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen des berührten öffentlichen Rechts sind deshalb im Rahmen dieser Planfeststellung geprüft. Der Planfeststellungsbeschluss ersetzt sämtliche dieser ansonsten erforderlichen Gestattungsakte (sog. Konzentrationswirkung, § 75 Abs. 1 Satz 1, zweiter Satzteil VwVfG).

Das Vorhaben hält sich in den vom materiellen Recht gesteckten Grenzen. In den folgenden Ausführungen mit abgebildetes zwingendes und in der Abwägung unüberwindbares Recht sowie zwingend einzuhaltende höherstufige Planungen sind beachtet, sodass die Planfeststellungsbehörde in die Abwägung eintreten konnte. Die nach § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit sind bei der Planfeststellung in folgender Weise im Rahmen der Abwägung berücksichtigt.

2.2.2.1 Planrechtfertigung

Im Falle einer Planänderung muss nicht die Planänderung als solche im Sinne einer Planrechtfertigung erforderlich sein. Maßgeblich ist vielmehr der Plan in der Gestalt, die er durch den Änderungsbeschluss erhält; die Planrechtfertigung muss daher für das geänderte Vorhaben gegeben sein[1]. Hinsichtlich der Planrechtfertigung bleibt es bei deren Bejahung wie im Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 unter Ziffer 2.2.2.1.1 (S.12 f.) ausgeführt. Die Vorhabenträgerin verfolgt die ursprünglich ins Auge gefasste Planung mit den eingereichten Planänderungsunterlagen weiter. Mit der beantragten Verlegung der Wendeschleife wird ein in Lage und Betriebsdurchführung nahezu gleichwertiger Ersatzstandort vorgesehen. Die Identität des Vorhabens ist damit gegeben. Die Feststellungen des Ausgangsbeschlusses haben weiterhin Bestand. Die geplante Baumaßnahme ist daher aus den von der Antragstellerin im Erläuterungsbericht dargelegten Gründen im Sinne der Ziele des § 1 Abs. 1 AEG auch in geänderter Form weiterhin objektiv gerechtfertigt und vernünftigerweise geboten. Es bestehen keine Zweifel, dass ein Bedarf für die Verlängerung der Linie 8 nach Weyhe-Leeste vorhanden ist.

Dies wird auch durch den Umstand bekräftigt, dass seit dem 6. Dezember 2019 das Baurecht für die Verlängerung der Straßenbahnlinie 1 bis Mittelshuchting einschließlich der Linie 8 bis zur Landesgrenze Bremen/Niedersachsen im Land Bremen (Freie Hansestadt Bremen) vorliegt. Damit ist der Planfeststellungsbeschluss für den in Bremen liegenden Anschlussabschnitt des Projekts bestandskräftig und unmittelbar vollziehbar.

2.2.2.2 Variantenprüfung

Die Verlegung der Wendeschleife hat keine Auswirkungen auf die festgestellte Vorzugsvariante hinsichtlich des Gesamtvorhabens. Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde ist diese auch vor dem Hintergrund der beantragten Änderung weiterhin die vorzugswürdige Vorhabenvariante im Hinblick auf Lage, Ausgestaltung und Kosten sowie unter Berücksichtigung von Umweltgesichtspunkten und sonstigen Schutzgütern. Mit der kleinräumigen Verlegung der Wendeschleife auf einen in Lage und Betriebsdurchführung nahezu gleichwertigen Ersatzstandort ergeben sich keine Anhaltspunkte, die das Ergebnis der Variantenprüfung bezüglich der generellen Wahl der Ertüchtigung der Bestandstrasse der BTE in Frage stellen. Es kann insoweit auf die Ausführungen im Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013, Ziffer 2.2.2.3.1 verwiesen werden.

Die im Rahmen der Variantenprüfung des Planfeststellungsbeschlusses vom 25.03.2013 unter der dortigen Ziffer 2.2.2.3.4 (S. 20 f.) getroffene Bewertung zur Vorzugsvariante der Errichtung der Wendeschleife ändert sich dagegen. Die mit diesem Planänderungsbeschluss festgestellte Wendeschleife stellt nun nach Abwägung aller Vor- und Nachteile die vorzugswürdigere Variante gegenüber der ursprünglich festgestellten Wendeschleife dar. Im Hinblick auf die betrieblichen und verkehrlichen Aspekte ergibt sich kein Unterschied. Mit der verlegten Wendeschleife wird ein in Lage und Betriebsführung nahezu gleichwertiger Ersatzstandort geschaffen. Es entstehen keine neuen Haltepunkte, so dass sich für die Umlaufzeiten und den Fahrzeugbedarf keine Veränderungen ergeben. Mit der verlegten Wendeschleife wird das Planungsziel der Erschließung am Endpunkt Hagener Straße weiterhin gleichwertig erreicht. In immissionstechnischer Hinsicht ergeben sich ebenfalls keine Unterschiede. Die Verlegung der Wendeschleife führt nicht zu Grenzwertüberschreitungen der 16. BImSchV, so dass wie bei der ursprünglich festgestellten Wendeschleife keine Ansprüche auf Schallschutzmaßnahmen ausgelöst werden. Die nun geplante Errichtung der Wendeschleife südlich der Gleisanlagen der BTE-Trasse im Bereich der Straße „Am Weißen Moor" vermeidet hingegen den ursprünglich notwendigen Eingriff in Privateigentum. Zu dem damaligen Zeitpunkt der Planfeststellung waren keine frei verfügbaren bzw. gemeindlichen Flächen in der Nähe der Trasse vorhanden, auch nicht auf der nun für die Wendeschleife vorgesehenen Fläche, so dass für die ursprünglich geplante und

[1] BVerwG, Urt. v. 17.12.2009 – 7 A 7.09 – DVBl. 2010, 519, juris Rn. 27.

festgestellte Wendeschleife auf eine Fläche in Privateigentum zurückzugreifen war. Gegen diese ursprünglich festgestellte Wendeschleife wurde Klage erhoben. Die Vorhabenträgerin kann für die geplante Verlegung der Wendeschleife südlich der Trasse in den Bereich der Straße „Am Weißen Moor" nun auf eine Fläche zugreifen, die im Eigentum der Gemeinde Weyhe liegt. Die Gemeinde Weyhe beabsichtigt, diese Fläche der BTE zu veräußern. Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Grundstücksinanspruchnahme und den dabei zu berücksichtigen Eigentumsschutz ist die Verlegung der Wendeschleife an den neuen Standort daher als vorzugswürdig anzusehen. Zwar ist das Maß der Flächeninanspruchnahme und der Umfang der dauerhaften Flächenversiegelung infolge des neuen Standorts um etwa 1500 m² größer als in der ursprünglich festgestellten Vorzugsvariante. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass damit die Inanspruchnahme von höherwertigem Grünland auf der dafür ursprünglich vorgesehenen Fläche vermieden wird, während an dem neuen Standort lediglich geringwertiger Ackerboden in Anspruch genommen wird. Die Verlegung der Wendeschleife wirkt sich daher in naturschutzfachlicher Hinsicht nicht nachteiliger aus. Gegenüber den weiteren Varianten bleibt es bei der im Planfeststellungsbeschluss unter Ziffer 2.2.2.3.4 getroffenen Abwägungsentscheidung. Unter den dort aufgeführten Gründen stellt auch die verlegte Wendeschleife die vorzugswürdige Vorhabenvariante dar.

Die jetzt beantragte und planfestgestellte Wendeschleife stellt für die Planfeststellungsbehörde damit in der Abwägung die nunmehr vorzugswürdigste Variante dar, weil sie zum einen in der Lage und Betriebsdurchführung annähernd einen gleichwertigen Ersatzstandort darstellt, zum anderen jedoch den nicht unerheblichen Eingriff in Privateigentum vermeidet. Darüber hinaus tritt mit der Verlegung auch in umweltfachlicher Hinsicht keine Verschlechterung gegenüber der ursprünglich planfestgestellten Wendeschleife ein.

2.2.2.3 Immissionen

2.2.2.3.1 Lärm

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

Nach § 50 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) ist bereits bei der Planung von Verkehrswegen darauf zu achten, dass schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrslärm auf ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden sowie auf sonstige schutzbedürftige Gebiete soweit wie möglich unterbleiben. Dies gilt zunächst unabhängig von der Festlegung des Lärmschutzes nach der Verkehrslärmschutzverordnung (16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes, 16. BImSchV).

Beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Verkehrswegen ist darüber hinaus sicherzustellen, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind (vgl. §§ 41 ff. BImSchG i. V. m. der 16. BImSchV). Wenn den vorgenannten Anforderungen nicht durch eine entsprechende Planung oder technische Vorkehrungen Rechnung getragen werden kann, hat der Betroffene gegen den Vorhabenträger einen Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld (§ 42 Abs. 1 und 2 BImSchG bzw. § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG).

Unter Abwägung der im Verfahren bekannt gewordenen Belange ist der gewählte Standort und die sonstige Gestaltung der Wendeschleife hinsichtlich der Anforderungen des § 50 BImSchG die richtige Lösung. Durch die mit der Planung vorgesehene Reaktivierung unter Einbezug der bereits seit Anfang des 20. Jahrhunderts bestehenden BTE-Eisenbahnstrecke wird das Trennungsgebot im Rahmen der rechtlichen und tatsächlichen Gegebenheiten eingehalten. Das Trennungsgebot verlangt jedenfalls nicht, die Variante auszuwählen, die unter immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkten die geringsten Beeinträchtigungen auslöst. Dabei war im Rahmen der Abwägung zu betrachten, dass die gewählte Lösung der Wendeschleife zu keinen Grenzwertüberschreitungen führt.

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

In § 4 der 16. BImSchV ist die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Beurteilungspegel verbindlich vorgeschrieben. Sie hat bei Schienenwegen nach Anlage 2 der Verordnung, der „Berechnung des Beurteilungspegels für Schienenwege (Schall 03)" zu erfolgen. Die Beurteilungspegel, die als Grundlage für die Entscheidung heranzuziehen waren, wurden nach dieser Berechnungsmethode ermittelt.

Der jeweilige Beurteilungspegel ergibt sich aus dem Mittelungspegel, von dem für besondere, in der Regel durch Messungen nicht erfassbare Geräuschsituationen Zu- und Abschläge gemacht werden. Besondere Verhältnisse, die ein Abweichen von diesen Regeln rechtfertigen könnten, liegen nicht vor. Gemäß § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG ist der sogenannte Schienenbonus seit dem 1. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden.

Messungen sind vom Gesetz weder für den Ist-Zustand noch für den Ausbauzustand vorgesehen. Die Immissionsberechnung auf der Grundlage der Schall 03 gewährleistet wirklichkeitsnahe (da auf der mathematischen Umsetzung konkreter Messungen beruhende), dem heutigen Stand der Berechnungstechnik entsprechende Beurteilungspegel und ist für die Betroffenen in der Regel günstiger als Messungen.

Der Beurteilungspegel bezieht sich auf den zu bauenden oder zu ändernden Schienenweg. Es ist also kein Summenpegel aus allen Lärmeinwirkungen zu bilden[2].

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

Krankenhäuser, Schulen, Kurheime, Altenheime	
57 dB/A (Tag)	47 dB/A (Nacht)

reine und allgemeine Wohngebiete, Kleinsiedlungsgebiete	
59 dB/A (Tag)	49 dB/A (Nacht)

Kerngebiete, Dorfgebiete, Mischgebiete	
64 dB/A (Tag)	54 dB/A (Nacht)

Gewerbegebiete	
69 dB/A (Tag)	59 dB/A (Nacht)

Das Untersuchungsgebiet im Bereich der geplanten Wendeschleife umfasst Allgemeine Wohngebiete, Dorf- und Mischgebiete sowie Gewerbegebiete.

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

Die Grenzwerte legen fest, welches Maß an schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche zum Schutze der Betroffenen im Regelfall nicht überschritten werden darf. Diese Belastungsgrenzwerte sind zwar nicht unumstritten, jedoch verbindlich. Die maßgebenden Gebietsnutzungen im Bereich der beantragten Verlegung der Wendeschleife wurden von der Vor-

[2] stRspr., vgl. BVerwG, Beschluss vom 06.03.2013, 4 BN 39.12, Rn. 6 m.w.N.

habenträgerin aus den Bebauungsplänen sowie den Flächennutzungsplänen der Gemeinde Weyhe entnommen. In Bereichen, in denen keine Bebauungspläne oder Flächennutzungspläne vorlagen, wurden die betroffenen Grundstücke der Gebietskategorie Mischgebiet zugeordnet. Die gutachterliche Betrachtung im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung hat ergeben, dass die tatsächliche Nutzung in diesen Gebieten den in § 2 Abs. 1 der 16. BImSchV i. V. m. §§ 5 und 6 BauNVO aufgezählten Anlagen entspricht. Es ist nicht ersichtlich, dass hierbei Fehleinschätzungen aufgetreten sind. Die in der Anlage 12 vorgenommenen Baugebietszuordnungen begegnen insgesamt keinen Bedenken. Die Vorhabenträgerin hat in Unterlage 12 die Gebietszuordnungen für die betroffenen Bereiche nachvollziehbar begründet. Die Bereiche sind entsprechend ihrer Schutzwürdigkeit sachgerecht Gebietskategorien zugeordnet worden. Aufgrund des fortgeschrittenen Zeitraumes seit Auslegung der Unterlagen hat die Vorhabenträgerin der Planfeststellungsbehörde eine aktualisierte schalltechnische Unterlage mit dem Stand Mai 2020 vorgelegt, aus der sich jedoch keine Abweichungen gegenüber der ausgelegten Unterlage 12 ergeben, so dass deren Ergebnisse weiterhin Gültigkeit besitzen.

Die Verlegung der Wendeschleife ist schalltechnisch als Neubau eines Schienenweges im Sinne des § 1 Abs. 1 der 16. BImSchV zu beurteilen. Zur Beurteilung der Zumutbarkeit der Lärmimmissionen und zur Prüfung, ob durch das Vorhaben die Immissionsgrenzwerte gemäß der 16. BImSchV eingehalten werden, wurde durch die ted GmbH eine schalltechnische Untersuchung vorgenommen (siehe Anlage 12).

Die in den Planunterlagen enthaltene schalltechnische Untersuchung entspricht den gesetzlichen Anforderungen. Die ermittelten Beurteilungspegel werden als Grundlage für diesen Planfeststellungsbeschluss herangezogen. Die künftig zu erwartende Lärmbelastung durch den Schienenweg hängt im Wesentlichen von den technisch-physikalischen Bedingungen für die Ausbreitung des Verkehrslärms ab, insbesondere von der Entfernung zur Lärmquelle sowie von der Verkehrsmenge und der Zusammensetzung des Verkehrs.

Der schalltechnischen Untersuchung liegen die zu erwartenden Belastungsdaten als Maximalansatz für die Auslastung des betrachteten Streckenabschnittes an einem Tag mit einem Prognosehorizont von 25 Jahren zugrunde. In dem von der Vorhabenträgerin vorgelegten schalltechnischen Gutachten des Ingenieurbüros ted GmbH wurden am Tage zwischen 06.00 Uhr und 22.00 Uhr 96 Straßenbahnzüge und in der Nacht zwischen 22.00 Uhr und 06.00 Uhr 8 Straßenbahnzüge sowie 1 Güterzug zugrunde gelegt. Mit der aktualisierten schalltechnischen Untersuchung aus dem Mai 2020 ergibt sich keine Abweichung in der Verkehrsprognose.

Nach Überzeugung der Planfeststellungsbehörde ist diese dem Planfeststellungsänderungsantrag zugrundeliegende Prognose, 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 erhöhten Schallemissionen an Gleisbögen mit kleinen Radien werden gemäß Ziffer 5.3.2 der Anlage 2 zur 16. BImSchV durch eine angenommene Geschwindigkeit berücksichtigt, die in diesen Bereichen höher ist als die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit. Für die hier beantragte neue Wendeschleife wurde daher mit einer höheren Geschwindigkeit gerechnet als mit der tatsächlichen maximalen Durchfahrtsgeschwindigkeit von 20 km/h.

Im Rahmen der aktualisierten schalltechnischen Berechnung aus dem Mai 2020 wurden im Einflussbereich der Wendeschleife 27 Objekte (Immissionsorte) untersucht, die sich an den Straßen „Am Weißen Moor", „Am Weidufer", „Hagendamm" und östlich der „Hagener Straße" befinden.

Die schalltechnischen Ergebnisse sehen im Einzelnen wie folgt aus:

Die maximalen Beurteilungspegel für die im Mischgebiet liegenden Objekte an der Straße „Am Weißen Moor" betragen am Tag 46 dB(A). Der für Mischgebiete geltende Immissionsgrenzwert von 64 dB(A) tags wird um 18 dB(A) deutlich unterschritten, so dass schädliche Umweltauswirkungen nicht zu erwarten sind. Für die Nacht werden Geräuschimmissionen von maximal 47

dB(A) errechnet. Der für Mischgebiete geltende Immissionsgrenzwert von 54 dB(A) nachts wird somit um mindestens 7 dB(A) ebenfalls deutlich unterschritten.

Für die im allgemeinen Wohngebiet liegenden Gebäude an der Straße „Am Weidufer" errechnet sich ein maximaler Pegel von 41 dB(A) am Tag. Der hier maßgebliche Grenzwert von 59 dB(A) wird um 18 dB(A) unterschritten. Für die Nacht wird eine zu erwartende Geräuschimmission von maximal 38 dB(A) errechnet. Der für allgemeine Wohngebiete geltende Grenzwert von 49 dB(A) nachts wird um mindestens 11 dB(A) deutlich unterschritten.

Für den als allgemeines Wohngebiet ausgewiesenen Bereich der Straße „Hagendamm" werden für die dortigen Gebäude maximale Geräuschimmissionen von 44 dB(A) am Tag und 41 dB(A) in der Nacht errechnet. Die Immissionsgrenzwerte für allgemeine Wohngebiete von 59/49 dB(A) werden hier tags um 15 dB(A) und nachts um 8 dB(A) ebenfalls deutlich unterschritten.

Im Bereich östlich der „Hagener Straße" sind allgemeine Wohngebiete und Mischgebiete ausgewiesen.

Für die im allgemeinen Wohngebiet befindlichen Objekte werden maximale Beurteilungspegel von 52 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts ausgewiesen, wobei der Maximalwert von 49 dB(A) nachts nur an einem Objekt (Immissionsort 26) an einer Fassadenseite ermittelt wurde. Die für allgemeine Wohngebiete geltenden Immissionsgrenzwerte von 59/49 dB(A) werden an allen dort befindlichen Gebäuden somit eingehalten.

Für das im Mischgebiet befindliche Objekt (Immissionsort 27) errechnet sich ein maximaler Beurteilungspegel von 50 dB(A) tags und 47 dB(A) nachts. Die für Mischgebiete geltenden Immissionsgrenzwerte 64/54 dB(A) werden somit sowohl tags als auch nachts deutlich unterschritten.

Auch unter Berücksichtigung der aktualisierten schalltechnischen Untersuchung ergeben sich an keinem an die Wendeschleife angrenzenden Objekt Grenzwertüberschreitungen.

Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen wird aufgrund der deutlichen Unterschreitung der Immissionsgrenzwerte am Tag und in der Nacht an sämtlichen untersuchten Objekten somit nicht ausgelöst.

Als Ergebnis der Berechnungen kann zusammengefasst festgehalten werden, dass bei der geplanten Betriebsweise der Wendeschleife am neuen Standort an den angrenzenden Wohnbebauungen die geltenden Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV sowohl tagsüber als auch nachts deutlich unterschritten werden. Damit sind keine Schallschutzmaßnahmen durchzuführen.

2.2.2.3.2 Baubedingte Lärmimmissionen

Baustellen unterliegen nach dem BImSchG keiner Genehmigungspflicht. Es gelten daher die Betreiberpflichten für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen nach § 22 Abs. 1 BImSchG. Danach sind Baustellen so zu betreiben, dass nach dem Stand der Technik vermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen verhindert und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

Für die Beurteilung der Schädlichkeit von Baulärm ist, da die TA Lärm nach Ziffer 1 Buchstabe f für Baustellen nicht gilt, gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) heranzuziehen. Diese gilt auch für nicht gewerbliche Baustellen, weil die in Ziffer 1 AVV Baulärm enthaltene Differenzierung anderenfalls eine Privilegierung nichtgewerblicher Baustellen zur Folge hätte, die mit § 22 Abs. 1 BImSchG nicht vereinbar wäre. Demnach gelten nach Ziffer 3.1.1 AVV Baulärm Immissionsrichtwerte, welche von der Nutzung des lärmbetroffenen Gebietes abhängig sind. Die Immissionsrichtwerte unterscheiden zwischen der Tageszeit (07.00-20.00 Uhr) und der Nachtzeit (20.00-07.00 Uhr).

Durch die Baumaßnahme kommt es zu vorübergehenden Beeinträchtigungen durch Baulärm. Zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen hat die Planfeststellungsbehörde auf Grundlage von

§ 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG die Vorhabenträgerin mit der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.2.1 b) des Planfeststellungsbeschlusses vom 25.03.2013 verpflichtet, zur Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Baulärm die einschlägigen immissionsschutzrechtlichen Regelungen über nicht genehmigungsbedürftige Anlagen und den Einsatz von Maschinen gemäß § 3 der Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung (32. BImSchV) zu beachten. Insbesondere sind in der näheren Umgebung der Baustelle die in der AVV Baulärm unter Ziffer 3.1.1 vorgegebenen Immissionsrichtwerte einzuhalten. Lärmimmissionen sind soweit möglich zu vermeiden. Mit der Nebenbestimmung ist der Vermeidung von Beeinträchtigungen durch Baulärm ausreichend Rechnung getragen worden.

2.2.2.3.3 Erschütterungen

Mögliche Auswirkungen durch Erschütterungen im Rahmen des Bahnbetriebes waren bereits Gegenstand der Prüfung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses vom 25.03.2013 (dort Ziffer 2.2.2.4.2, S. 25 f.). Insoweit kann zunächst auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden. Aufgrund der zum Teil sehr geringen Abstände von der Schienenmitte zur vorhandenen Bebauung kann ein durch Erschütterungen hervorgerufenes Empfinden für Menschen zwar nicht ausgeschlossen werden. Auswirkungen auf Bauwerke innerhalb eines horizontalen Abstandes von 9 m zur Gleisachse der Trasse werden von der Vorhabenträgerin aber nicht erwartet. Der Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 sieht gleichwohl mit der Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.2.2 für alle in Frage kommenden Wohngebäude bis zu einem Abstand von 9 m zur Gleisachse mit Einverständnis der Eigentümer Messungen der tatsächlich auftretenden Erschütterungen aus dem Betrieb der Bahn sowie die Durchführung einer Beweissicherung vor. Dies gilt auch für den mit diesem Planänderungsbeschluss ergänzten Streckenabschnitt von Bau-Km 12,6 + 06 auf Bau-Km 12,7 + 50 und die neu geplante und festgestellte Wendeschleife. Die Notwendigkeit dieser entsprechend angeordneten Messungen und Beweissicherungen zur Vermeidung der Auswirkungen von Erschütterungen wird für die verlegte Wendeschleife wohl nicht zum Tragen kommen, da sich innerhalb von 9 m um die Gleisachse der Schleife keine Wohngebäude befinden.

2.2.2.3.4 Elektrische und magnetische Felder

Die elektrischen und magnetischen Felder waren bereits Gegenstand der Prüfung im Rahmen des Planfeststellungsbeschlusses vom 25.03.2013 (dort Ziffer 2.2.2.4.3, S. 26). Dieser Planänderungsbeschluss behandelt diese Immissionen erneut im Lichte der Neufassung der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchV) vom 14.08.2013. Dort sind in § 3a erstmals auch Regelungen zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Gleichstromanlagen getroffen worden. Die hier im Zuge der Verlegung der Wendeschleife zu errichtende Fahrleitung für den Betrieb der Linie 8 wird mit Gleichstrom mit einer Nennspannung von 750 Volt elektrifiziert. Die 26. BImSchV gilt nach § 1 Abs. 1 Satz 1 unter anderem für die Errichtung und den Betrieb von Gleichstromanlagen nach Absatz 2. Gemäß § 1 Abs. 2 Nr. 3 der 26. BImSchV sind im Sinne der Verordnung Gleichstromanlagen ortsfeste Anlagen zur Fortleitung, Umspannung und Umrichtung, einschließlich der Schaltfelder, von Gleichstrom mit einer Nennspannung von 2000 Volt oder mehr. Die hier vorgesehene Fahrleitung wird mit 750 Volt betrieben und unterfällt damit nicht dem Anwendungsbereich der 26. BImSchV. Für Fahrleitungen von Bahnen, die mit 750 Volt Gleichstrom betrieben werden, sieht die neugefasste 26. BImSchV weiterhin keine Grenzwerte vor. Es bleibt daher bei den im Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 getroffenen Feststellungen, dass Beeinträchtigungen durch die Gleichstromleitung auch für die Verlegung der Wendeschleife ausgeschlossen werden. Mit einem zu erwartenden Magnetfeld von ca. 20 µT im Abstand von 5 m zur Gleismitte bewegt sich die Belastung des magnetischen Feldes weit unter dem für Gleichstromanlagen über 2000 Volt geltenden Grenzwert der 26. BImSchV für die magnetische Flussdichte von 500 µT. Die Verlegung der Wendeschleife führt zu keinen anderen Schlüssen.

2.2.2.4 Natur und Landschaft

Die Landschaftspflegerische Begleitplanung gibt Aufschluss über den Bestand der Natur und Landschaft und zeigt die Konflikte auf, die durch das geänderte Vorhaben verursacht werden.

Diese Beeinträchtigungen lassen sich weder durch eine andere Variante, noch durch zumutbaren Aufwand weiter verringern. Die vorgesehenen Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen sind im Textteil des Landschaftspflegerischen Begleitplans (Anlage 17) – nachfolgend LBP genannt – in Kap. 4.8 beschrieben und in den Maßnahmenblättern des LBP (Anlage 17, Anhang 3) verbindlich festgesetzt worden. Darüber hinaus wurde bereits bei der Trassierung und technischen Ausgestaltung des Vorhabens darauf geachtet, die Beeinträchtigung von Natur und Landschaft so weit wie möglich zu vermeiden. Nicht vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft werden durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege ausgeglichen. Die entsprechenden Maßnahmen sind in den Maßnahmenblättern der Anlage 17 beschrieben und werden mit diesem Planfeststellungsbeschluss ebenfalls verbindlich festgesetzt.

Unter Berücksichtigung dieser Gesichtspunkte und aller maßgeblichen Belange wird das Vorhaben deshalb in der Form, in der es beantragt wurde, mit den oben aufgeführten Nebenbestimmungen für zulässig gehalten bzw. eine andere Lösung nicht für zumutbar angesehen.

Das Vorhaben muss nicht wegen der im Naturschutzrecht genannten Ziele (vgl. §§ 1, 2 BNatSchG) unterlassen werden, da die für das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen. Den Naturschutzbelangen steht nach der Rechtslage hier kein abstrakter Vorrang zu, sie haben aber besonderes Gewicht im Rahmen des Interessenausgleichs. Bei den sich ergebenden Zielkonflikten sind die Ansprüche an Natur und Landschaft hier aber nicht dominierend.

2.2.2.4.1 Naturschutzrechtliche Eingriffsregelung

Das geänderte Vorhaben entspricht den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung (§§ 13 ff. BNatSchG). Diese sieht ein zwingend zu beachtendes Folgenbewältigungsprogramm für Eingriffe in Natur und Landschaft vor.

Nach den Vorgaben der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung hat der Vorhabenträger, der Eingriffe in Natur und Landschaft vornimmt,

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

Gem. § 15 Abs. 5 BNatSchG hat bei nicht ausgleichbaren oder ersetzbaren erheblichen Beeinträchtigungen eine naturschutzfachliche Abwägung stattzufinden. Ergibt diese die Zulässigkeit des Vorhabens, so ist nach § 15 Abs. 6 BNatSchG Ersatz in Geld zu leisten. Dieses Entscheidungsprogramm des Naturschutzrechts steht selbstständig neben den fachplanungsrechtlichen Zulassungsregeln.

Im LBP (Anlage 17) ist der Eingriff beschrieben und bilanziert. Die Vorhabenträgerin hat dabei den Landschaftspflegerischen Begleitplan bezüglich der durchgeführten Kartierung aktualisiert und bei der Bewertung auf den aktuellen Stand der Bewertungsmethodik abgestellt. Auf der Basis der vorliegenden und aktualisierten naturschutzfachlichen und -rechtlichen Gegebenheiten sieht der LBP Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation des Eingriffs vor.

Die strikt zu beachtenden Pflichten des § 15 BNatSchG sind eingehalten. Die jeweilige Ausgestaltung der Vermeidungs-, Minimierungs- und Schutzmaßnahmen sowie der Ausgleichsmaßnahmen hat die Planfeststellungsbehörde in der Abwägung angemessen berücksichtigt.

In verfahrensrechtlicher Hinsicht ist insoweit gemäß § 17 Abs. 1 BNatSchG i.V.m. § 32 Abs. 1 NAGBNatSchG das Benehmen mit der Unteren Naturschutzbehörde (Landkreis Diepholz) herzustellen. Dies ist hier ausweislich des Anhörungsverfahrens geschehen.

Die jetzt beantragte Änderung des planfestgestellten Vorhabens führt zu Veränderungen der Gestalt oder Nutzung von Grundflächen oder zu Veränderungen des mit der belebten Bodenschicht in Verbindung stehenden Grundwasserspiegels, die die Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder das Landschaftsbild erheblich beeinträchtigen und somit einen Eingriff in Natur und Landschaft darstellen (§ 14 Abs. 1 BNatSchG).

Seit der Erteilung der Planfeststellung konnte die Gemeinde Weyhe eine benachbarte Fläche südlich angrenzend an die BTE-Trasse erwerben, die sie der BTE als Vorhabenträger zur Anlage einer Wendeschleife zur Verfügung stellen würde. Mit dieser Option kann ein Eingriff in Privatgrund vermieden werden. Damit können die Verlegung bzw. die Anlage der Wendeschleife an einer alternativen Stelle ohne stärkere Beeinträchtigungen und Aufwand verwirklicht werden.

Durch die geplante Verlegung der Wendeschleife kommt es zu erheblichen baubedingten und anlagebedingten Auswirkungen auf die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser und Landschaft.

Nachfolgend sind die potentiellen Auswirkungen des Vorhabens dargestellt, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes führen können. Unter Berücksichtigung der unter Punkt 2.2.2.4.2 dargestellten Vermeidungs- und Minimierungsmaßnahmen führen die Auswirkungen zu folgenden erheblichen Beeinträchtigungen der Leistungs- und Funktionsfähigkeit des Naturhaushalts oder des Landschaftsbildes:

Schutzgut Tiere und Pflanzen

Die Flächeninanspruchnahme des Vorhabens hat bau- und anlagebedingt einen Verlust der gegenwärtig vorkommenden Biotope auf ca. 7.320 m² zur Folge. Betroffen sind überwiegend artenarme Ackerbiotope geringer Bedeutung, darüber hinaus in geringem Umfang Strauchhecken allgemeiner Bedeutung sowie eine einzelne Eiche mittleren Alters als Teil einer Strauch-Baumhecke. Teilflächen einer Allee / Strauch-Hecke von besonderer bis allgemeiner Bedeutung gehen im Bereich der Zufahrt verloren, ohne dass hierfür für die Wertstufe maßgebliche Einzelbäume gefällt werden müssen. Hinzu kommen geringfügige Verluste im Rahmen der Aufstellung der Fahrleitungsmasten im Seitenbereich der Trasse.

Bei den betroffenen Biotopen handelt es sich um Biotope der Wertstufen I, III und IV. Gemäß NLÖ (2002) liegt bei Verlust von Biotoptypen mit einer Wertstufe von weniger als III keine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzguts Tiere und Pflanzen vor. Die baubedingte Inanspruchnahme von geringwertigen und kurzfristig regenerierbaren Biotopen, insbesondere im Innenbereich der Wendeschleife wird daher nicht als erhebliche Beeinträchtigung im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG eingestuft. Flächen, die im Zuge der Bauarbeiten in Anspruch genommen werden müssen, werden auf das unbedingt notwendige Maß beschränkt und anschließend wiederhergestellt (Maßnahmen A6/A6.1, A7).

Eine bauzeitliche und betriebsbedingte Gefährdung von Brutvögeln kann aufgrund eingeschränkter Habitateignung im Bereich der Wendeschleife (Acker) sowie durch eine Bauzeitenregelung und eine Baufeldinspektion vor Baubeginn ausgeschlossen werden. Bau- und betriebsbedingte Störwirkungen sind aufgrund des artspezifischen Verhaltens der erfassten Arten bzw. deren Unempfindlichkeit sowie aufgrund der zeitlichen Befristung der Baumaßnahmen nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu werten. Das Revierzentrum des empfindlichen Rebhuhns befindet sich in einem ausreichenden Abstand von etwa 130 m zur Wendeschleife, so dass auch vor dem Hintergrund der Dauer und Intensität der Störwirkungen nicht von einer erheblichen Beeinträchtigung auszugehen ist.

Für die im Untersuchungsgebiet als Nahrungsgäste vorkommenden Arten Rauch- und Mehlschwalbe, Sperber und Mäusebussard führt der kleinflächige Verlust von Nahrungsflächen nicht zu erheblichen negativen Auswirkungen. Kollisionsrisiken für diese Arten sind vor dem Hintergrund der geringen Geschwindigkeiten der Bahnfahrzeuge in der Wendeschleife und der vorgesehenen Frequenzen des geplanten Betriebs als unerheblich einzustufen.

Eine Beeinträchtigung der potentiell vorkommenden Reptilienarten ist nicht gegeben. Die Habitateignung des Untersuchungsgebietes ist für diese Artengruppe gering. Für die nicht gänzlich auszuschließende Nutzung der Gleise durch Waldeidechse und Blindschleiche ist angesichts der geringen Geschwindigkeit und Frequentierung der Züge eine erhebliche Beeinträchtigung auszuschließen.

Eine Beeinträchtigung der im Untersuchungsgebiet vorkommenden Fledermausarten ist anlagebedingt durch den Verlust von Gehölzbiotopen nicht gegeben, da Altbäume mit Quartierpotential erhalten bleiben. Eine Reduzierung des Nahrungslebensraumes ist vor dem Hintergrund des dazu im Verhältnis stehenden geringen Biotopverlusts nicht als erheblich Beeinträchtigung zu bewerten. Betriebsbedingte Kollisionsrisiken sind angesichts der geringen zeitlichen Überschneidung von Bahnbetrieb und Aktivitätsphase der Fledermäuse und der geringen Taktung außerhalb der Hauptverkehrszeit sowie der geringen Geschwindigkeiten der Bahnfahrzeuge in der Wendeschleife als unerheblich einzustufen. Baubedingte erhebliche Störungen, insbesondere durch visuelle und akustische Wirkungen der Bauarbeiten sind vor dem Hintergrund des Auseinanderfallens von Bauzeit und Aktivitätsphase der Fledermäuse ebenfalls nicht zu erwarten. Fledermäuse werden erst mit Sonnenuntergang aktiv und fliegen in der späten Dämmerung auf Beutefang. Sie stoßen dabei hochfrequente Laute aus und können aufgrund der zurückgeworfenen Schwingungen sowohl die Existenz eines Gegenstandes als auch die Richtung und Entfernung zu ihm erfassen. Auf diese Weise können sie auch ihre Beute orten. Da zu dieser Zeit die Bautätigkeiten ruhen, ist nicht mit einer Beeinträchtigung dieses Echoortungssystems der Fledermäuse durch Baulärm zu rechnen.

Die unvermeidbaren Verluste von Gehölzbiotopen der Wertstufe III und IV im Umfang von ca. 310 m² sind hingegen trotz der Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen (V1, S1) als erhebliche Beeinträchtigung für das Schutzgut Tiere (hier: Verlust von Nist- und Nahrungsraum der vorkommenden Brutvögel) und Pflanzen im Sinne des § 14 Abs. 1 BNatSchG zu bewerten.

Im Anschluss an die Bauarbeiten erfolgt die weitgehende Wiederherstellung des Ausgangszustandes einschließlich der Neuanlage der beeinträchtigten hochwertigen Biotopstrukturen (Maßnahmen A6/A6.1, A7). Verbleibende Beeinträchtigungen werden durch diese Maßnahmen ausgeglichen. Die Eingriffs-/Ausgleichsbilanzierung zeigt, dass die nicht vermeidbaren Eingriffe und erheblichen Beeinträchtigungen der Werte und Funktionen des Naturhaushaltes weitgehend entsprechend § 15 BNatSchG ausgeglichen werden.

Alle sonstigen Beeinträchtigungen von Biotopen können durch die benannten Vermeidungsmaßnahmen vollständig vermieden werden. Gesondert zu betrachtende, planungsrelevante Pflanzenarten (besonders und streng geschützte Arten) kommen im Vorhabengebiet nicht vor.

In der Gesamtbilanz verbleiben keine erheblichen Beeinträchtigungen.

Schutzgut Boden

Baubedingte Bodenbeeinträchtigungen durch die temporäre Nutzung des Innenbereiches der Wendeschleife als Baustelleneinrichtungsfläche in einem Umfang von ca. 3370 m² sind nicht als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten, da im Anschluss zum Schutz des Bodens die Flächen rekultiviert werden, so dass nachhaltige Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen nicht zu erwarten sind.

Durch dauerhafte Vollversiegelung im Bereich der Wendeschleife und der Zufahrt in einem Umfang von ca. 1800 m² kommt es zum vollständigen Verlust der Bodenfunktion, was als erhebliche Beeinträchtigung zu bewerten ist. Daneben kommt es durch den anlagebedingten Boden-

auf- und abtrag zu Veränderungen der Standortbedingungen, welche ebenfalls als erhebliche Beeinträchtigungen der Bodenfunktionen (Bodenverdichtung) zu bewerten sind.

Insgesamt werden von der Baumaßnahme ca. 3.950 m² dauerhaft beansprucht. Unter Berücksichtigung der aus den Wertstufen folgenden Kompensationsfaktoren folgt daraus für diesen Eingriff ein Kompensationsbedarf von 2875 m², der durch die Maßnahme A6 kompensiert wird.

Schutzgut Wasser

Der Boden im Bereich der neuen Wendeschleife wird auf 1.800 m² durch Vollversiegelung bisher unversiegelter Flächen erheblich beeinträchtigt. Dies stellt auch eine erhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Wasser dar, da alle mit dem Wasserhaushalt in Zusammenhang stehenden Bodenfunktionen verloren gehen. Anlagebedingt erfolgt im Bereich der Versiegelung eine Reduzierung der Grundwasserneubildungsrate und Infiltrationsrate. Die bisherige Versickerungsleistung wird unterbunden bzw. stark reduziert und es ist ein erhöhter Oberflächenabfluss für das Niederschlagswasser sowie eine verminderte Filterleistung bzw. eine erhöhte Verdunstung zu erwarten.

In den übrigen, durch Abgrabung oder Aufschüttung betroffenen Bereichen liegt in Bezug auf das Schutzgut Wasser keine erhebliche Beeinträchtigung vor, da hier keine Versiegelung erfolgt und ein Versickern des Niederschlagswassers weiterhin möglich ist.

Baubedingte Auswirkungen innerhalb der Wendeschleife (bauzeitliche Nutzung) durch Verdichtung der Böden mit der Folge reduzierter Grundwasserneubildung sind durch entsprechende Rekultivierungsmaßnahmen vermeidbar.

Wasserschutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet und seinen Nahbereichen nicht ausgewiesen.

Baubedingte Beeinträchtigungen von Oberflächengewässern können ausgeschlossen werden, da sich im Untersuchungsbereich des Vorhabens keine Oberflächengewässer befinden.

Schutzgut Klima / Luft

Anlagebedingt kann sich eine erhöhte Flächenversiegelung durch Temperaturerhöhung und Verringerung der Luftfeuchtigkeit auf das Lokalklima, sowie die Reduzierung von Vegetationsbeständen auf die lufthygienischen Funktionen des betroffenen Raumes auswirken. Anlage- oder betriebsbedingt sind aber keine klima- oder lufthygienisch relevanten Wirkungen im Planungsraum zu erwarten. Durch die dauerhafte Vollversiegelung von 1.800 m² Fläche im siedlungsnahen Freiraum ohne Bezug zu einen Ausgleichsbedarf aufweisenden Siedlungsräumen mit hohem Versiegelungsgrad sind erhebliche Auswirkungen auf das Schutzgut Klima/Luft auszuschließen.

Baubedingte Abgas- oder Staubentwicklung durch Baumaschinen und Baufahrzeuge bewirken keine nachhaltigen erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Klima / Luft, da sie kurzzeitig und flächenmäßig eng begrenzt wirken.

Schutzgut Landschaftsbild

Auswirkungen auf das Landschaftsbild ergeben sich durch den kleinräumigen Verlust von Gehölzbiotopen an der BTE-Trasse sowie der Straße "Am Weißen Moor" sowie die Überprägung durch die neuen Fahrleistungsmasten und den Fahrdraht als technogene Elemente.

Der bau- und anlagebedingte Verlust von Einzelbäumen und Hecken bzw. Gehölzbeständen im Bereich der Bauflächen stellt keine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes dar, weil diese Gehölze nicht landschaftsbildprägend sind. Dem Untersuchungsgebiet kommt aufgrund der Vorbelastungen (Siedlungsbereiche, vorhandene Verkehrswege, intensive landwirtschaftli-

che Nutzung) nur eine allgemeine Bedeutung für das Landschaftsbild zu. Die verbleibenden umgebenden Gehölzstrukturen bieten in nördlicher, südlicher und östlicher Richtung eine wirksame Abschirmung der Wendeschleife. Lediglich im westlichen offenen Nahbereich der Wendeschleife wird mangels entsprechender Gehölzstrukturen durch die Masten und die Fahrleitung eine technogene Überprägung und damit eine erhebliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes hervorgerufen.

2.2.2.4.2 Vermeidung

Das in § 15 Abs. 1 BNatSchG statuierte strikt zu beachtende Vermeidungsgebot ist im Rahmen der festgestellten Planung beachtet. Gemäß § 15 Abs. 1 Satz 1 BNatSchG ist der Verursacher eines Eingriffs verpflichtet, vermeidbare Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu unterlassen. Nach § 15 Abs. 1 Satz 2 BNatSchG sind Beeinträchtigungen vermeidbar, wenn zumutbare Alternativen, den mit dem Eingriff verfolgten Zweck am gleichen Ort ohne oder mit geringeren Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft zu erreichen, gegeben sind. Hierdurch wird deutlich zum Ausdruck gebracht, dass das Vermeidungsgebot das betreffende Vorhaben grundsätzlich nicht zur Disposition stellt, sondern es sich auch hierbei um ein Folgenbewältigungsprogramm handelt. Das Vermeidungsgebot verpflichtet den Eingriffsverursacher jedoch, in allen Planungs- und Realisierungsstadien des betreffenden Vorhabens dafür zu sorgen, dass das Vorhaben so umweltschonend wie möglich umgesetzt wird.

Zur Vermeidung von anlage- und baubedingten Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft sind bereits bei Planung und Trassierung der Wendeschleife folgende Vorkehrungen getroffen worden:

- Die Durchführung des Vorhabens erfolgt auf einer Ackerfläche mit geringer Bedeutung für den Naturschutz.
- Die Planung der Fahrleitungsmasten entlang der BTE-Trasse erfolgt unter Nutzung vorhandener Lücken in Gehölzbeständen.
- Die benötigten Bau- und Betriebsflächen werden auf das unbedingt notwendige Maß begrenzt.
- Es erfolgt der Rückbau aller nicht dauerhaft benötigten Flächen.
- Die Ausführung erfolgt als Grüngleis (Schotterrasen).
- Die Herstellung des Unterbaus erfolgt in versickerungsfähiger Form.

Im Rahmen des Vorhabens sind zudem folgende weitere Vorkehrungen zur Vermeidung bzw. Minimierung von Beeinträchtigungen zu berücksichtigen (siehe auch LBP-Maßnahmenblätter, Anlage 17, Anhang 3):

Schutz- und Vermeidungsmaßnahmen:

- S 1: Schutz der umgebenden Gehölzstrukturen entlang der Vorhabenflächen während der Bauphase durch Aufstellung von Schutzzäunen
- V 1: Durchführung von Maßnahmen zur Minimierung der Auswirkungen auf nach Baumschutzsatzung geschützte Bäume sowie Berücksichtigung der DIN 18920 zum Schutz von Bäumen und Pflanzbeständen
- V 2: Reduzierung von Lichtemissionen durch Verwendung insektenfreundlicher Leuchtmittel und Abschaltung der Beleuchtung in der betriebsfreien Zeit
- Zeitliche Befristung der Baumaßnahmen

2.2.2.4.3 Ausgleich und Ersatz

Trotz der eben benannten Vermeidungsmaßnahmen verursacht die Verlegung der Wendeschleife Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft. Der Eingriffsverursacher ist daher gemäß § 15 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG verpflichtet, diese unvermeidbaren Beeinträchtigungen durch Maßnahmen des Naturschutzes und der Landschaftspflege auszugleichen (Ausgleichsmaßnahmen) oder zu ersetzen (Ersatzmaßnahmen). Ausgeglichen ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in gleichartiger Weise wiederhergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht wiederhergestellt oder neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 2 BNatSchG). Ersetzt ist eine Beeinträchtigung, wenn und sobald die beeinträchtigten Funktionen des Naturhaushalts in dem betroffenen Naturraum in gleichwertiger Weise hergestellt sind und das Landschaftsbild landschaftsgerecht neugestaltet ist (§ 15 Abs. 2 Satz 3 BNatSchG). Ausgleich und Ersatz stehen dabei gleichrangig nebeneinander. Im Übrigen muss zwischen der jeweiligen Beeinträchtigung und dem Ausgleich oder Ersatz ein funktionaler Zusammenhang bestehen. Für Ausgleichsmaßnahmen ist hierbei erforderlich, aber auch ausreichend, dass die Maßnahme auf den Beeinträchtigungsort zurückwirkt. Bei Ersatzmaßnahmen wird der funktionale Zusammenhang dagegen durch eine naturräumliche Betrachtung gewährleistet, sodass die Ersatzmaßnahme in demselben Naturraum erfolgen muss, in dem der Eingriff erfolgt ist. Nach der Gesetzesbegründung soll insoweit auf die Gliederung des Gebiets der BRD in 69 naturräumliche Haupteinheiten nach Ssymank zurückgegriffen werden, was jedoch nicht verbindlich ist. Für Niedersachsen sollen aus fachlicher Sicht vielmehr die naturräumlichen Regionen in der überarbeiteten Fassung nach v. Drachenfels zugrunde gelegt werden (v. Drachenfels, Informationsdienst Naturschutz Niedersachsen 4/2010, 249 ff.).

Die hier vorgesehenen Kompensationsmaßnahmen genügen diesen Ansätzen. Die Kompensation der Eingriffsfolgen aufgrund der Inanspruchnahme höherwertiger oder nicht zeitnah regenerierbarer Biotope erfolgt über Kompensationsmaßnahmen, deren Flächen im räumlichen Zusammenhang mit dem Ort der Beeinträchtigung stehen.

Da weder das BNatSchG noch das NAGBNatSchG weitergehende Vorgaben zur Bewertung von Eingriff und Ausgleich bzw. Ersatz enthalten, kommt der Planfeststellungsbehörde diesbezüglich ein fachlicher Beurteilungsspielraum zu. Insoweit hat sich die Planfeststellungsbehörde dem Vorgehen der Vorhabenträgerin angeschlossen. In der „Eingriffs-Ausgleich-Bilanz Umplanung Wendeschleife“ des LBP (Anlage 17) werden die mit dem Vorhaben einhergehenden Kompensationsverpflichtungen für erhebliche Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft aufgelistet und den jeweils vorgesehenen Maßnahmen gegenübergestellt. Aufgrund des multifunktionalen Ansatzes gelingt es, die betroffenen Werte und Funktionen der Naturgüter in ausreichendem Maße auszugleichen.

Dies gilt ebenso für die bereits im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss ermittelten Eingriffe im übrigen Trassenbereich im Rahmen des Gesamtvorhabens, für die noch das im LBP dargelegte Kompensationsdefizit besteht (Anlage 17, Kap. 6), welches mit diesem Beschluss ausgeglichen wird.

Im Einzelnen werden folgende naturschutzrechtliche Kompensationsmaßnahmen planfestgestellt (siehe Maßnahmenblätter zum LBP, Anlage 17, Anhang 3).

Ausgleichsmaßnahmen:

A 6/ A 6.1: Entwicklung halbruderaler Gras- und Staudenfluren

A 7: Anlage einer Strauch-Baumhecke

A 8.1: Entwicklung halbruderaler Gras- und Staudenfluren

A 8.2: Anlage von zwei wechselfeuchten Senken

A 8.3: Anlage einer standortgerechten Strauchpflanzung

A 9: Entwicklung von extensiv genutztem Grünland

2.2.2.4.4 Naturschutzfachliche Abwägung

Mit den in vorstehendem Kapitel 2.2.2.4.3 aufgeführten Maßnahmen wird eine qualitativ und quantitativ vollständige Kompensation der Beeinträchtigungen der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes erbracht.

Wie oben ausgeführt, sind Eingriffe unzulässig, die vermeidbar sind. Nicht vermeidbare Eingriffe dürfen zugelassen oder durchgeführt werden, wenn die Beeinträchtigungen von Natur und Landschaft ausgeglichen oder auf sonstige Weise kompensiert werden können und die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft hinter die Belange zurücktreten, die den Eingriff erfordern.

§ 15 Abs. 5 BNatSchG erfordert eine Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft untereinander.

Die nicht vermeidbaren und nicht ausgleichbaren Auswirkungen des Bauvorhabens haben auf die Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes und auf das Landschaftsbild qualitativ und quantitativ nicht ein solches Gewicht, dass sie Bedenken gegen die Zulässigkeit des Eingriffes begründen könnten. Wie ausgeführt, besteht an der Durchführung des Vorhabens ein überwiegendes öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde misst daher vorliegend dem öffentlichen Interesse an einem leistungsfähigen und umsteigefreien SPNV gegenüber den Belangen von Naturschutz und Landschaftspflege eine übergeordnete Bedeutung zu. Die Nutzungsansprüche des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs haben daher in der Abwägung ein höheres Gewicht als die nicht ausgleichbaren, aber kompensierbaren Eingriffe in Natur und Landschaft. Dasselbe gilt für die ausgleichbaren Eingriffe. Die naturschutzrechtliche Abwägung nach § 15 Abs. 5 BNatSchG führt zu dem Ergebnis, dass der Eingriff als zulässig anzusehen ist, denn bei der Abwägung aller Anforderungen an Natur und Landschaft gehen die Belange des Vorhabens im Range vor.

Die Ermittlungsintensität des landschaftspflegerischen Begleitplanes ist ausreichend, um die Belange des Naturschutzes und der Landschaftspflege in die Abwägung nach § 18 AEG einstellen zu können und einen Ausgleich bzw. Ersatz entsprechend § 15 Abs. 2 BNatSchG herzustellen. Erkenntnisse, die geeignet wären, die Aussagen des landschaftspflegerischen Begleitplanes grundlegend in Frage zu stellen, haben sich im Rahmen der Anhörungen nicht ergeben.

Die Eingriffe in Natur und Landschaft werden durch die Ausgleichsmaßnahmen ausreichend kompensiert, so dass eine nachhaltige Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit des Naturhaushaltes oder des Landschaftsbildes nicht zurückbleibt bzw. ähnliche Funktionen oder Werte des Naturhaushaltes wiederhergestellt werden.

2.2.2.4.5 Herstellungskontrolle, Bericht

Die Auflage unter Ziffer 1.1.3.4 a) des Beschlusses vom 25.03.2013 beruht auf § 17 Abs. 7 BNatSchG und gilt auch für die hier beantragte Änderung. Es ist Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, als Zulassungsbehörde, die Umsetzung jeglicher nach der naturschutzrechtlichen Eingriffsregelung erforderlichen Maßnahmen zu überprüfen (Satz 1). Sie kann sich zu diesem Zweck nach § 17 Abs. 7 Satz 2 BNatSchG Berichte vorlegen lassen.

2.2.2.4.6 Gesetzlich geschützte Biotope und Schutzgebiete

Es liegt keine Betroffenheit in besonders geschützten nationalen Bereichen nach §§ 23 ff. BNatSchG und europäischen Schutzgebieten (Natura 2000-Gebiete) nach § 34 BNatSchG vor.

2.2.2.4.7 Artenschutz

Das Vorhaben bewegt sich im Rahmen des strikt zu beachtenden[3] Artenschutzrechts. Die Verbote des § 44 BNatSchG werden gewahrt. Nach § 44 Abs. 1 BNatSchG ist es untersagt:

1. wildlebenden 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,
2. wildlebende 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,
3. Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wildlebenden Tiere der besonders geschützten Arten aus der Natur zu entnehmen, sie zu beschädigen oder zu zerstören,
4. wildlebende Pflanzen der besonders geschützten Arten oder ihre Entwicklungsformen aus der Natur zu entnehmen, sie oder ihre Standorte zu beschädigen oder zu zerstören.

Gemäß § 44 Abs. 5 BNatSchG gelten für nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen oder von einer Behörde durchgeführt werden, sowie für Vorhaben im Sinne des § 18 Abs. 2 Satz 1 BNatSchG die Zugriffs-, Besitz- und Vermarktungsverbote nach Maßgabe der Sätze 2 bis 5. Sind in Anhang IV Buchstabe a der Richtlinie 92/43/EWG aufgeführte Tierarten, europäische Vogelarten oder solche Arten betroffen, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind (im Artenschutzbeitrag zusammengefasst als europarechtlich geschützte Arten), liegt ein Verstoß gegen

1. das Tötungs- und Verletzungsverbot nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Beeinträchtigung durch den Eingriff oder das Vorhaben das Tötungs- und Verletzungsrisiko für Exemplare der betroffenen Arten nicht signifikant erhöht und diese Beeinträchtigung bei Anwendung der gebotenen, fachlich anerkannten Schutzmaßnahme nicht vermieden werden kann,
2. das Verbot des Nachstellens und Fangens wild lebender Tiere und der Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung ihrer Entwicklungsformen nach Absatz 1 Nummer 1 nicht vor, wenn die Tiere oder ihre Entwicklungsformen im Rahmen einer erforderlichen Maßnahme, die auf den Schutz der Tiere vor Tötung oder Verletzung oder ihrer Entwicklungsformen vor Entnahme, Beschädigung oder Zerstörung und die Erhaltung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang gerichtet ist, beeinträchtigt werden und diese Beeinträchtigungen unvermeidbar sind,
3. das Verbot nach Absatz 1 Nummer 3 nicht vor, wenn die ökologische Funktion der von dem Eingriff oder Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird.

Bei anderen besonders geschützten Arten liegt bei Durchführung von zulässigen Eingriffen kein Verstoß gegen die Zugriffsverbote vor (§ 44 Abs. 5 Satz 5 BNatSchG).

Die aufgeführten Zugriffsverbote des Artenschutzrechts sind als strikt geltendes Recht zu begreifen. Verstöße gegen diese Verbote können nicht im Wege der planerischen Abwägung, sondern nur im Rahmen einer Ausnahmeregelung nach § 45 Abs. 7 BNatSchG überwunden werden, z. B. wenn zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses vorliegen, einschließlich solcher sozialer und wirtschaftlicher Art.

---

3 vgl. BVerwG, Beschluss vom 20.10.2010 – 9 VR 5.10, juris Rn. 18 – ausdrücklich für die Verbotstatbestände des § 42 Abs. 1 BNatSchG 2002 = § 44 Abs. 1 BNatSchG 2010.

2.2.2.4.7.1 Bestandserfassung

Als Grundlage für die Betrachtung der Arten gemäß Anhang IV der FFH-RL sowie der europäischen Vogelarten wurden folgende Datengrundlagen herangezogen und ausgewertet:

- Nutzungs- und Biotoptypenkartierung 2014 zum Landschaftspflegerischen Begleitplan, die 2017 bis 2019 aktualisiert wurde (Untersuchungsraum 13 ha um den Standort der Wendeschleife) (siehe LBP, Anlage 17, Kap. 3).
- Ergebnisse faunistischer Kartierungen (siehe Artenschutzfachbeitrag (ASB), Anlage 17 Kap. 4) aus der flächendeckenden Erfassung des Untersuchungsraums im Jahr 2014, aktualisiert im Jahr 2017.

Im Artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 17), nachfolgend ASB genannt, werden die im Untersuchungsraum nachgewiesenen sowie potentiell vorkommenden streng und europarechtlich geschützten Arten aufgeführt (siehe ASB, Anlage 17 Kap. 4) Für jede Art wird der gesetzliche Schutzstatus bzw. die Einstufung in der Roten Liste Niedersachsens und Deutschlands benannt.

Die in Niedersachsen vorkommenden relevanten Artengruppen bzw. europarechtlich geschützten Arten, die im Untersuchungsgebiet vorkommen können, wurden ermittelt. Folgende Artengruppen sind relevant und mussten weitergehend untersucht werden:

- **Fledermäuse**: Das Vorkommen diverser nach Anhang IV FFH-RL geschützter Arten im Trassenbereich ist wahrscheinlich.
- **Vögel**: Es kommen diverse nach Vogelschutzrichtlinie geschützte Vogelarten im Untersuchungsgebiet vor.

Folgende artenschutzrechtlich relevanten Arten wurden im Wirkraum des Vorhabens der Wendeschleife nachgewiesen bzw. angenommen:

Artname	Schutzstatus	Vorkommen im Wirkraum des Vorhabens
Fledermäuse des Anhangs IV der FFH-Richtlinie		
Zwergfledermaus (Pipistrellus pipistrellus)	RL Nds. - / RL D -	Detektorerfassung und Sichtung
Rauhautfledermaus (Pipistrellus nathusii)	RL Nds. R / RL D -	Detektorerfassung
Großer Abendsegler (Nyctalus noctula)	RL Nds. 3 / RL D V	Detektorerfassung und Sichtung
Breiflügelfledermaus (Eptesicus serotinus)	RL Nds. 2 / RL D G	Detektorerfassung und Sichtung
Bartfledermaus (Myotis brandtii/mystacinus)	RL Nds. 2 / RL D V/V	Detektorerfassung und Sichtung
Europäische Brutvogelarten gem. Art. 1 der Vogelschutzrichtlinie		

Rebhuhn	RL Nds. 2 / RL D 2	Kommt mit einem Brutpaar vor
Sperber	RL Nds. - / RL D -	Kommt als Nahrungsgast vor.
Mäusebussard	RL Nds. - / RL D -	Kommt als Nahrungsgast vor.
Rauchschwalbe	RL Nds. 3 / RL D 3	Kommt als Nahrungsgast vor.
Mehlschwalbe	RL Nds. V / RL D 3	Kommt als Nahrungsgast vor.
Gelbspötter	RL Nds. V / RL D -	Kommt mit drei Brutpaaren vor.
Grauschnäpper	RL Nds. 3 / RL D V	Kommt mit einem Brutpaar vor Erfassung in einer Baumhecke ca. 200 m westlich der Wendeschleife.
Gartenrotschwanz	RL Nds. V / RL D -	Kommt mit einem Brutpaar und einem weiteren Brutpaar in einem Teilrevier vor.
Haussperling	RL Nds. V / RL D -	Kommt mit 28 Brutpaaren häufig vor.
Stieglitz	RL Nds. V / RL D -	Kommt als Nahrungsgast vor.

Für alle anderen im artenschutzrechtlichen Fachbeitrag (Anlage 17) benannten Arten ist ein Vorkommen im Einwirkbereich des Vorhabens und damit auch eine Betroffenheit aufgrund der großräumigen Verbreitung der Art oder aufgrund kleinräumiger Habitatansprüche, die im Vorhabengebiet nicht gegeben sind, grundsätzlich auszuschließen. Der Ausschluss der Arten aus einer detaillierten Artprüfung wird in Kap. 2 des ASB für die europarechtlich geschützten Arten der Gruppen Pflanzen, Amphibien und Reptilien begründet. Bei den durchgeführten Kartierungen konnten insbesondere für Reptilien keine Nachweise erbracht werden. Innerhalb des Untersuchungsgebietes der neu geplanten Wendeschleife konnten nur Bereiche festgestellt werden, die eine geringe Eignung als Reptilienhabitat aufweisen.

Diese von der Vorhabenträgerin vorgelegte Bestandserfassung genügt den Anforderungen an eine artenschutzrechtliche Bestandserfassung und wird daher von der Planfeststellungsbehörde als Grundlage der eigenen Prüfung herangezogen.

2.2.2.4.7.2 Beurteilung der Verbotstatbestände

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

Fledermäuse

Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist unter Beachtung angeführter konfliktmindernder Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen nicht verletzt. Eine Betroffenheit von Fledermäusen hinsichtlich der artenschutzrechtlichen Verbotstatbestände kann gegeben sein, wenn Höhlenbäume zerstört werden, die den Fledermäusen als Quartier dienen. Die Fledermauskartierung hat keine Hinweise auf vorhandene Sommerquartiere für die erfassten Arten erbracht. Darüber hinaus sind Gehölzrodungen auf den Zeitraum zwischen dem 01. Oktober und dem 28. Februar beschränkt. In dieser Zeit sind alle potentiell vorkommenden Arten in die Winterquartiere gezogen. Eine zur Fällung im Winterhalbjahr vorgesehene Eiche weist nach Sichtkontrolle kein Potential als Winterquartier auf. Weitere Gehölze oder Gebäude mit Quartiereignung werden nicht beseitigt. Tötungen einzelner Tiere während des Gehölzeinschlages können somit ausgeschlossen werden.

Ein Tötungsrisiko verbleibt für fliegende Fledermäuse im Bereich der Bahntrasse durch mögliche Kollisionen mit dem Bahnbetrieb. Insbesondere für tieffliegende Arten wie z. B. Zwergfledermaus und Bartfledermaus ist ein hohes Kollisionsrisiko benannt. Ausgehend von der geringen Frequenz des Bahnverkehrs mit einer Taktung von tagsüber alle 20 Minuten und außerhalb der Hauptverkehrszeiten alle 30 Minuten, also etwa 100 Fahrten in 24 Stunden, sowie einer Betriebspause in der Nachtzeit zwischen 23.00 Uhr und 4.30 Uhr, ist von keiner signifikanten Erhöhung des Tötungsrisikos auszugehen. Hinzu kommt, dass die Fahrten innerhalb der Wendeschleife nur mit einer geringen Geschwindigkeit (etwa 15-20 km/h) stattfinden und auch darüber hinaus ca. 50 km/h nicht überschreiten. Aufgrund ihres Ortungssystems können Fledermäuse sich bei diesen Geschwindigkeiten noch gut orientieren und Hindernissen ausweichen, so dass Kollisionen mit den Fahrzeugen der Bahn sehr unwahrscheinlich sind.

Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist nicht verletzt. Eine Störung von Fledermäusen kann durch den Bahnbetrieb mit Fahrzeugbewegungen, Lärm und Licht erfolgen. Da im Untersuchungsgebiet keine potentiellen Quartiere festgestellt wurden und sich die Aktivitätszeiten der Fledermäuse mit dem Bahnbetrieb nur in den Dämmerungsphasen geringfügig überschneiden, sind Störungen durch den Bau- und Bahnbetrieb, die zu relevanten Auswirkungen auf den Erhaltungszustand der lokalen Population führen können, nicht zu erwarten.

Schädigungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nicht verletzt. Die örtlich begrenzten Gehölzeinschläge stellen für die Fledermäuse kein Problem dar. Ein Verlust von Wochenstuben- oder Winterquartieren kann ausgeschlossen werden, da die Kartierung keine Quartiere oder Hinweise auf Quartiernutzungen in der von dem Vorhaben betroffenen Eiche ergeben hat. Die Funktion der BTE-Trasse als mögliche Leitstruktur / Jagdhabitat wird durch das geplante Vorhaben nicht beeinträchtigt, da die linienhafte Struktur der Vegetation mit entsprechender Leitfunktion erhalten bleibt. Mögliche Lücken in den Leitstrukturen werden unproblematisch überwunden.

Europäische Vogelarten

Arten eines homogenen Lebensraums werden gemeinsam als sogenannte ökologische Gilden betrachtet. Für gefährdete Arten, die empfindlich auf das Vorhaben reagieren und die vorhabenbedingt beeinträchtigt sein können, erfolgt die artenschutzrechtliche Beurteilung artbezogen.

Grauschnäpper

Der Grauschnäpper ist in Niedersachsen landesweit verbreitet, erreicht aber nirgends hohe Dichten. Im Untersuchungsgebiet wurde ein Brutpaar in einer Baumhecke in ca. 60 m Entfernung südlich der BTE-Trasse ca. 200 m westlich der Wendeschleife erfasst.

Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist unter Beachtung angeführter konfliktmindernder Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen nicht verletzt. Die Vorhabenflächen befinden sich außerhalb des vom Grauschnäpper genutzte Bruthabitats. Eine Tötung im Rahmen der Baufeldfreiräumung ist daher ausgeschlossen. Mit der Bauzeitenbeschränkung (Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.1) ist zudem sichergestellt, dass sich im Baufeld keine brütenden Tiere aufhalten und demgemäß keine baubedingten Verluste eintreten. Der Gleisbereich weist für den Grauschnäpper als Nahrungshabitat keine relevante Bedeutung auf. Da sich die Bahnen im Bereich der Wendeschleife nur mit einer geringen Geschwindigkeit von ca. 15-20 km/h bewegen und die Frequenz der Fahrzeuge mit 100/24 h relativ gering ist, ist ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko durch Kollision mit dem Bahnbetrieb nicht gegeben.

Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist nicht verletzt. Aufgrund der Entfernung des Revierzentrums des Grauschnäppers von 200 m kann es während der Bauphase zeitweise zu Beeinträchtigungen durch Lärm kommen. Da der Grauschnäpper zu den Arten mit schwacher Lärmempfindlichkeit gehört, sind aufgrund der temporären Beeinträchtigungen erhebliche Störungen nicht zu erwarten.

Schädigungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nicht verletzt. Der Brutstandort ist von der Flächeninanspruchnahme nicht betroffen. Potentielle Nahrungsflächen des Grauschnäppers werden durch die Wendeschleife nur kleinräumig reduziert. Mit den dort vorgesehenen Ausgleichsflächen profitiert die Art zukünftig. Zudem sind im angrenzenden Umfeld ausreichend weitere Nahrungsflächen vorhanden, so dass die ökologischen Funktionen vorhandener Lebensräume im räumlichen Zusammenhang bestehen bleiben.

Rauchschwalbe und Mehlschwalbe

Die Rauchschwalbe und die Mehlschwalbe sind in Niedersachsen landesweit verbreitet, die Rauchschwalbe mit von Nordwest nach Südost abnehmender Dichte, die Mehlschwalbe hingegen mit von Nordwest nach Südost leicht zunehmender Dichte. Beide Arten sind im Untersuchungsgebiet als Nahrungsgast vertreten. Die Brutstandorte beider Arten liegen im Siedlungsbereich außerhalb des Untersuchungsraumes.

Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist unter Beachtung angeführter konfliktmindernder Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen nicht verletzt. Die Brutstandorte der Rauchschwalbe und Mehlschwalbe liegen außerhalb des Untersuchungsraumes, so dass die Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben nicht relevant ist. Durch den Schienenverkehr besteht jedoch ein Kollisionsrisiko, da Rauchschwalben und Mehlschwalben bei der Jagd in offenen Nahrungsflächen oft dicht über den Boden fliegen und dabei potentiell die BTE-Trasse queren. Aufgrund der vergleichsweisen geringen Frequentierung und Geschwindigkeit des geplanten Bahnbetriebs sowie des räumlich beschränkten Bereichs der Wendeschleife, in dem regelmäßige Querungen zu erwarten sind, ist ein signifikant erhöhtes Tötungsrisiko für Rauch- und Mehlschwalben nicht gegeben.

Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist nicht verletzt. Der Brutstandort von Rauchschwalbe und Mehlschwalbe liegt außerhalb relevanter Störwirkungen. Die Rauchschwalbe als auch die Mehlschwalbe reagieren auf die Anwesenheit von Menschen und Lärmstörungen unempfindlich, so dass erhebliche Störungen für beide Arten auszuschließen sind.

Schädigungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nicht verletzt. Der Brutstandort beider Arten liegt außerhalb des Untersuchungsgebietes. Die Rauchschwalbe und die Mehlschwalbe nutzen ein großräumiges Gebiet zur Nahrungssuche. Die Flächeninanspruchnahme

für das Vorhaben ist demgegenüber nur sehr kleinräumig, so dass ein Verlust von Fortpflanzungs- und Ruhestätten für beide Arten nicht eintritt.

Rebhuhn

Das Rebhuhn brütet in Niedersachsen in allen naturräumlichen Regionen. Der niedersächsische Bestand des Rebhuhns entspricht etwa einem Fünftel des deutschen Bestands, weshalb der Bestands- und Arealerhalt als gewichtig einzuschätzen ist. Das nachgewiesene Rebhuhnpaar hat sein Revierzentrum am östlichen Ende der Bahnstrecke in einer Entfernung von ca. 130 m zur geplanten Wendeschleife.

Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist unter Beachtung angeführter konfliktmindernder Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen nicht verletzt. Die Vorhabenflächen befinden sich außerhalb des vom Rebhuhn genutzten Bruthabitats. Die Gleisbereiche der Trasse und Wendeschleife sind als Nahrungshabitat nicht geeignet. Da störungsarme Nahrungslebensräume eher in entgegengesetzter südöstlicher Richtung liegen, ist eine regelmäßige Querung der Bahntrasse nicht zu erwarten. Zudem ist die Frequenz und Geschwindigkeit des Bahnbetriebs so gering, dass nicht von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko durch Kollisionswirkung für das Rebhuhn auszugehen ist.

Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist nicht verletzt. Störwirkungen für den in ca. 130 m südlich der Wendeschleife gelegenen Brutstandort des Rebhuhns sind insbesondere während der Bauphase durch Lärm zu erwarten, so dass temporär Meidungs- und Fluchtreaktionen auftreten können. Aufgrund der zeitlichen Befristung auf maximal eine Brutsaison, des erfassten Abstandes zum Brutstandort und vorhandener Ausweichmöglichkeiten in südlicher Richtung sind diese temporären Störwirkungen jedoch als nicht erheblich zu bewerten. Durch den Bahnbetrieb selbst ist von deutlich geringeren Störwirkungen auszugehen. Aufgrund der vergleichsweisen geringen Frequentierung und Geschwindigkeit des Bahnbetriebs sind erhebliche Störungen nicht zu erwarten. Der kritische Schallpegel von 55 dB(A), ab dessen Überschreitung eine akustische Kommunikation der Brutvogelart eingeschränkt ist, wird am Revierzentrum des Rebhuhns nicht erreicht. Zudem ist der Standort von weiteren störungsarmen Habitatstrukturen umgeben.

Schädigungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nicht verletzt. Der Brutstandort des Rebhuhns liegt in ausreichender Entfernung zum Vorhaben, so dass Beeinträchtigungen auszuschließen sind. Die im Nahbereich des Brutstandorts beanspruchte Ackerfläche weist keine besondere Bedeutung als Nahrungsfläche auf, so dass die Funktionalität im räumlichen Zusammenhang gewahrt bleibt.

Bodenbrüter und bodennah brütende Vögel

Zur Gruppe der Bodenbrüter gehören folgende Arten: Fasan, Fitis, Zilpzalp, Rotkehlchen und Wiesenschafstelze.

Zur Gruppe der bodennah brütenden Vögel gehören folgende Arten: Dorngrasmücke, Zaunkönig, Heckenbraunelle und Goldammer.

Alle Arten kommen in Niedersachsen flächendeckend vor. Während Fitis, Zilpzalp und Rotkehlchen eher deckungsreiche Standorte besiedeln, sind Fasan und Wiesenschafstelze auf Acker- und Grünlandflächen zu finden. Ein Revierzentrum der auf der Vorwarnliste geführten Goldammer wurde südlich der Wendeschleife außerhalb des Untersuchungsgebietes festgestellt.

Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist unter Beachtung angeführter konfliktmindernder Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen nicht verletzt. Während der Brutzeit der

Arten der Bodenbrüter kann es im Zuge der Flächeninanspruchnahme bei der Baufeldräumung zu einer Tötung bzw. zur Zerstörung von Gelegen kommen. Für die Art der bodennah brütenden Vögel kann es im Rahmen der Gehölzentfernung zu einer Tötung bzw. zur Zerstörung von Gelegen kommen. Mit der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahme der Bauzeitenbeschränkung (Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.1) sowie der Beseitigung von Gehölzstrukturen ausschließlich im Zeitraum zwischen dem 01.10. und dem 28.02. ist sichergestellt, dass sich im Baufeld keine brütenden Tiere aufhalten und demgemäß keine baubedingten Verluste eintreten. Da das Gleisbett nach Fertigstellung keine nennenswerte Bedeutung als Nahrungshabitat aufweist und Frequentierung und Geschwindigkeit des Bahnbetriebs als gering einzustufen sind, ist auch betriebsbedingt nicht von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko für die Arten der Bodenbrüter und bodennah brütenden Vögel durch Kollision auszugehen.

Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist nicht verletzt. Baubedingte Störungen können zwar vereinzelt zu Meidungsreaktionen führen, es sind jedoch im Umfeld für die ungefährdeten und überwiegend weit verbreiteten Arten der Bodenbrüter und bodennah brütenden Vögel ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden, so dass der Erhaltungszustand der lokalen Population sich nicht verschlechtert. Auch betriebsbedingt ist daher nicht von erheblichen Störwirkungen auszugehen.

Schädigungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nicht verletzt. Mit der Inanspruchnahme einer intensiv genutzten Ackerfläche für die Wendeschleife werden lediglich Teilhabitate mit nur mäßiger Lebensraumeignung beeinträchtigt. Unmittelbar angrenzend befinden sich ausreichend vergleichbar geeignete Biotopflächen, so dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erfüllt bleibt.

Gehölzfreibrüter

Zu dieser Gruppe gehören folgende relevante Arten: Gelbspötter und als Nahrungsgast Mäusebussard, Sperber und Stieglitz.

Die Arten kommen in Niedersachsen nahezu flächendeckend vor. Die von den Arten der Gilde der Gehölzfreibrüter benötigten Biotopstrukturen sind im Untersuchungsgebiet in unterschiedlichen Ausprägungen vorhanden. Ein Revierzentrum des auf der Vorwarnliste geführten Gelbspötters befindet sich in einer nicht betroffenen Baum-Strauch-Hecke nördlich der BTE-Trasse.

Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist unter Beachtung angeführter konfliktmindernder Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen nicht verletzt. Im Zuge des Vorhabens entfallen ein Baum und weitere Gehölzstrukturen, so dass es zu Tötungen oder Verletzung von Arten der Gehölzfreibrüter bzw. zu Beschädigungen von Gelegen kommen kann. Mit der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahme der Bauzeitenbeschränkung (Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.1) sowie der Beseitigung von Gehölzstrukturen ausschließlich im Zeitraum zwischen dem 01.10. und dem 28.02. ist sichergestellt, dass sich im Baufeld keine brütenden Tiere aufhalten und demgemäß keine baubedingten Verluste eintreten. Da das Gleisbett nach Fertigstellung keine nennenswerte Bedeutung als Nahrungshabitat aufweist und Frequentierung und Geschwindigkeit des Bahnbetriebs als gering einzustufen sind, ist auch betriebsbedingt nicht von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko für die Arten der Gehölzfreibrüter durch Kollision auszugehen.

Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist nicht verletzt. Baubedingte Störungen können zwar vereinzelt zu Meidungsreaktionen führen, es sind jedoch im Umfeld für die ungefährdeten und überwiegend weit verbreiteten Arten der Gehölzfreibrüter ausreichend Aus-

weichmöglichkeiten vorhanden, so dass der Erhaltungszustand der lokalen Population sich nicht verschlechtert. Auch betriebsbedingt ist daher nicht von erheblichen Störwirkungen auszugehen.

Schädigungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nicht verletzt. Es werden lediglich kleinflächige Teillebensräume der Gilde für die Wendeschleife in Anspruch genommen. Unmittelbar angrenzend befinden sich ausreichend vergleichbar geeignete Brut- und Nahrungshabitate, so dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erfüllt bleibt.

Gehölzhöhlenbrüter

Zu dieser Gruppe gehören folgende relevante Arten: Gartenrotschwanz, Haussperling.

Beide Arten kommen in Niedersachsen nahezu flächendeckend vor. Die von den Arten der Gilde der Gehölzhöhlenbrüter benötigten Habitatstrukturen sind insbesondere in den älteren Baumbeständen an der BTE-Trasse und an der Straße „Am Weißen Moor" vorhanden. Der auf der Vorwarnliste geführte Gartenrotschwanz wurde in einer Baumhecke ca. 200 m westlich der Wendeschleife erfasst. Im Bereich der beiden Wohngrundstücke am westlichen Rand des Untersuchungsgebietes wurde der ebenfalls auf der Vorwarnliste geführte Haussperling erfasst.

Tötungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG ist unter Beachtung angeführter konfliktmindernder Vermeidungs- und Schutzmaßnahmen nicht verletzt. Im Zuge des Vorhabens ist die Entfernung eines Einzelbaums mit Höhlenpotential vorgesehen, so dass es zu Tötungen oder Verletzung von Arten der Gehölzhöhlenbrüter bzw. zu Beschädigungen von Gelegen kommen kann. Im dem zu entfernenden Baum wurde bei Erfassung keine Baumhöhle festgestellt. Mit der vorgesehenen Vermeidungsmaßnahme der Bauzeitenbeschränkung (Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.1) sowie der Beseitigung von Gehölzstrukturen ausschließlich im Zeitraum zwischen dem 01.10. und dem 28.02. ist sichergestellt, dass sich im Baufeld keine brütenden Tiere aufhalten und demgemäß keine baubedingten Verluste eintreten. Da das Gleisbett nach Fertigstellung keine nennenswerte Bedeutung als Nahrungshabitat aufweist und Frequentierung und Geschwindigkeit des Bahnbetriebs als gering einzustufen sind, ist auch betriebsbedingt nicht von einem signifikant erhöhten Tötungsrisiko für die Arten der Gehölzhöhlenbrüter durch Kollision auszugehen.

Störungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG ist nicht verletzt. Baubedingte Störungen können zwar vereinzelt zu Meidungsreaktionen führen, es sind jedoch im Umfeld für die ungefährdeten und weit verbreiteten Arten der Gehölzhöhlenbrüter ausreichend Ausweichmöglichkeiten vorhanden, so dass der Erhaltungszustand der lokalen Population sich nicht verschlechtert. Auch betriebsbedingt ist daher nicht von erheblichen Störwirkungen auszugehen.

Schädigungsverbot gem. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG

Der Verbotstatbestand des § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG ist nicht verletzt. Es ist zwar nicht sicher auszuschließen, dass im zu entfernenden Einzelbaum Höhlen oder Spalten vorhanden sind, die von Höhlenbrütern genutzt werden. Vergleichbare Gehölzstrukturen, die ähnliches, zum Teil aufgrund ihres deutlich höheren Alters sogar größeres Höhlenpotential aufweisen, sind unmittelbar angrenzend im identischen Lebensraum vorhanden, so dass die ökologische Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang erfüllt bleibt.

Die artenschutzrechtliche Prüfung hat ergeben, dass Verbotstatbestände des § 44 Abs. 1 BNatSchG nicht erfüllt sind, so dass sich auch nicht das Erfordernis einer Ausnahmeprüfung gem. § 45 Abs. 7 BNatSchG ergibt.

2.2.2.5 Wasser

Zu den wasserrechtlichen Vorschriften, die bei der Planfeststellung zu berücksichtigen sind, gehören insbesondere die in §§ 27 und 47 WHG festgelegten Bewirtschaftungsziele für oberirdische Gewässer und das Grundwasser, die die entsprechenden Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie (Art. 4 Abs. 1 Wasserrahmenrichtlinie – WRRL) in deutsches Recht umsetzen.

Die Umwelt- und Bewirtschaftungsziele beziehen sich bei Oberflächengewässern räumlich auf den Oberflächenwasserkörper (OWK). Gleiches gilt für das Grundwasser. Die räumliche Bezugseinheit ist hier der Grundwasserkörper (GWK). Aus diesem Grund erfolgt die Beurteilung der Beeinträchtigungen der Bewirtschaftungsziele gem. den §§ 27 und 47 WHG bezogen auf die von dem Änderungsvorhaben potenziell betroffenen OWK und GWK.

Oberirdische Gewässer

Im Untersuchungsgebiet des Änderungsvorhabens der Verlegung der Wendeschleife lassen sich keine oberirdischen Fließgewässer oder Stillgewässer identifizieren. Das nächstgelegene Fließgewässer ist der Leester Mühlenbach in etwa 1,3 km Entfernung westlich der verlegten Wendeschleife.

Bau- und anlagebedingt kommt es zu keiner Inanspruchnahme von OWK. Auch Kleingewässer oder Gräben im Bereich der Einzugsgebiete der OWK werden durch die verlegte Wendeschleife nicht in Anspruch genommen. Eine Bauwasserhaltung ist für die Errichtung der Wendeschleife nicht vorgesehen. Stoffliche Auswirkungen durch Schadstoffeinträge infolge von u.a. Maschineneinsatz und Baufahrzeugen (Schmierstoffe, Öle) oder temporäre Schadstoff-einträge durch Eintrag von Wasser aus Bauwasserhaltung sowie Baustellenabwässern sind nicht zu befürchten. Betriebsbedingte Beeinträchtigungen auf Oberflächengewässer sind im Bereich der Wendeschleife grundsätzlich auszuschließen. Da Oberflächengewässer im Untersuchungsraum nicht vorhanden sind, sind weder nachhaltige Auswirkungen auf Kleingewässer, noch relevante Auswirkungen auf die mit diesen in Verbindung stehenden OWK zu erwarten. Eine Verschlechterung des ökologischen Zustandes bzw. Potenzials und des chemischen Zustands von OWK ist nicht zu erwarten. Im Ergebnis verstößt das Änderungsvorhaben nicht gegen das Verschlechterungsverbot des § 27 WHG für oberirdische Gewässer.

Grundwasser

Die verlegte Wendeschleife wird im Bereich des Grundwasserkörpers „Ochtum Lockergestein" gebaut. Im Untersuchungsgebiet liegen tiefe Podsol-Gley-Böden vor, der Grundwasserspiegel bewegt sich hier im Bereich zwischen 0,35 m und 1,10 m unter Geländeoberkante. Wasserschutzgebiete sind im Untersuchungsgebiet und seinen Nahbereichen nicht ausgewiesen.

Bezogen auf den Grundwasserkörper sind keine relevanten Auswirkungen auf dessen aktuell guten mengenmäßigen Zustand zu erwarten. Eine baubedingte Entnahme von Grundwasser im Zuge von Bauwasserhaltung ist nicht vorgesehen. Die Gleisanlagen werden im Bereich der Wendeschleife mit offenem Oberbau errichtet. Die Neuversiegelung bewegt sich im Verhältnis zur Größe des GWK in einem geringen Umfang, der zu keiner relevanten Reduzierung der Grundwassermenge im GWK führt. Die aquatische Passierbarkeit wird nicht nennenswert erschwert. Das baubedingte Risiko von Verschmutzungen des Grundwassers und damit potenziellen Beeinträchtigungen des chemischen Zustandes wird durch Vermeidungsmaßnahmen im Zuge der Bauarbeiten (Verhinderung des Austritts von Betriebs- und Schadstoffen in Boden und Wasser) effektiv reduziert. Anlage- und Betriebsbedingte Verunreinigungen sind ebenfalls nicht zu erwarten. Eine Verschlechterung des chemischen Zustandes des Grundwassers ist somit auszuschließen. Die grundwasserbezogenen Bewirtschaftungsziele des § 47 Abs. 1 Nr. 1 WHG (Verschlechterungsverbot Grundwasser) bleiben gewahrt.

Bezogen auf die Beurteilung der Vereinbarkeit des Vorhabens mit dem Verbesserungsgebot für oberirdische Gewässer (§ 27 Abs. 1 Nr. 2 WHG) sowie das Grundwasser (§ 47 Abs. 1 Nr. 2 und

3 WHG) ist festzustellen, dass nach Beendigung der Baumaßnahme keine anlage- und betriebsbedingten Auswirkungen auf die Gewässer zu erwarten sind. Das Änderungsvorhaben ist daher nicht geeignet, eine Verbesserung zu be- oder verhindern und somit vereinbar mit dem Verbesserungsgebot.

2.2.2.6 Eisenbahn

Die Verlegung der Wendeschleife entspricht den eisenbahnrechtlichen Anforderungen.

Eisenbahnrechtliche Grundlage für die Baumaßnahme ist die „Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO)". Die EBO konkretisiert die Anforderungen des AEG an den Bau und Betrieb von Eisenbahnanlagen (vgl. § 26 Abs. 1 Nr. 1 Buchst. a AEG). Danach müssen Bahnanlagen gemäß § 2 Abs. 1 Satz 1 EBO 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. Von den anerkannten Regeln der Technik darf abgewichen werden, wenn mindestens die gleiche Sicherheit wie bei Beachtung dieser Regeln nachgewiesen ist (§ 2 Abs. 2 EBO).

Die geänderten Planunterlagen zur Verlegung der Wendeschleife sind von der Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA) eisenbahntechnisch geprüft worden. Nach der Stellungnahme der LEA vom 16.02.2015 (Az.: EBT / L1-L4-5421) können die beantragten Maßnahmen unter Beachtung der dort genannten Hinweise und Auflagen 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 insoweit 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 Vorhabenträgerin diesen Anforderungen genügt, muss anerkanntermaßen nicht notwendig im Planfeststellungsverfahren erfolgen. Es genügt vielmehr, der Vorhabenträgerin aufzugeben, ihre Ausführungsplanung vor Baubeginn der zuständigen Aufsichtsstelle vorzulegen (BVerwG, Urteil vom 05.03.1997, 11 A 5.96, Rn. 22).

Die Einhaltung der technischen Regelwerke und der Anordnungen der LEA sind sichergestellt. Der Antragsteller hat die Einhaltung der LEA-Maßgaben zugesagt.

2.2.2.7 Eigentum

Die mit diesem Planänderungsbeschluss zugelassenen Änderungen führen zu geänderten eigentumsrechtlichen Betroffenheiten. Durch die geplante Verlegung der Wendeschleife wird nun Grundeigentum der Gemeinde Weyhe in Anspruch genommen, während die ursprünglich für die Wendeschleife vorgesehene Eigentumsfläche nördlich der BTE-Trasse vollständig entlastet und für das Vorhaben nicht mehr in Anspruch genommen wird. Die erforderlichen Grundstückseingriffe für die geänderte Planung ergeben sich aus den nun planfestgestellten Grunderwerbsplänen und dem Grunderwerbsverzeichnis als Bestandteil dieses Planänderungsbeschlusses (Unterlage 10 und 11). Eine Enteignung der für den Bau des Vorhabens erforderlichen Flächen ist nach Art. 14 Abs. 3 GG nur zulässig, wenn das Wohl der Allgemeinheit diese Enteignung erfordert. Die Inanspruchnahme von in Privateigentum stehenden Flächen ist gerechtfertigt und in den mit diesem Änderungsbeschluss festgestellten Umfang angemessen, weil die Planmaßnahme nach Abwägung aller von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belangen zulässig ist und dem Allgemeinwohl dient. Der hier festgestellte Eingriff in das Privateigentum durch die Änderungsmaßnahme hält sich in einem planerisch unvermeidbaren Umfang. Die sich

aus der Flächeninanspruchnahme für den Einzelnen ergebenden Nachteile sind von den Betroffenen im Interesse des Gemeinwohls hinzunehmen. Die bauzeitliche und dauerhafte Inanspruchnahme des privaten Eigentumsrechts (Art. 14 GG) ist als gewichtiger Belang in der Abwägung berücksichtigt und auf das erforderliche Maß reduziert worden. Unter Abwägung der für das Vorhaben sprechenden Gründe mit den Eigentumsbelangen wird dem Vorhaben aufgrund der mit ihm verfolgten Gemeinwohlbelange Vorrang eingeräumt. Der Planfeststellungsbeschluss beinhaltet zwar die sogenannte enteignungsrechtliche Vorwirkung (§ 22 Abs. 1 Satz 3 AEG). Die Enteignung inklusive Entschädigung im Nichteinigungsfall ist jedoch einem gesonderten Enteignungsverfahren gemäß dem NEG vorbehalten. Davon erfasst ist ebenfalls die Frage des Anspruchs auf Übernahme eines Restgrundstücksteils. 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. Die Gemeinde Weyhe hat ihre Zustimmung zur Inanspruchnahme durch die Vorhabenträgerin erklärt.

Gleichwohl gelangt die Planfeststellungsbehörde nach sorgfältiger Abwägung und Gewichtung zu der Auffassung, dass auch unter Außerachtlassung der erfolgten Zustimmung zur Grundstücksinanspruchnahme das dringende öffentliche Interesse an der Verbesserung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs durch die Verlegung der Wendeschleife die Einwendungen zu überwinden vermag, die im Zusammenhang mit der Inanspruchnahme privater Flächen vorgetragen wurden.

2.2.2.8 Gesamtabwägung

Die Planfeststellungsbehörde kommt nach sorgfältiger Abwägung der vorgenannten Belange mit dem öffentlichen Interesse an den festgestellten Maßnahmen zu dem Ergebnis, dass nach Verwirklichung des geänderten Vorhabens keine wesentlichen Beeinträchtigungen schutzwürdiger Interessen zurückbleiben werden, die nicht durch vorgesehene Maßnahmen kompensiert werden können. Alle nach Lage der Dinge in die Abwägung einzubeziehenden Gesichtspunkte, insbesondere die Bewertung der Umweltauswirkungen, wurden berücksichtigt und mit ihrem jeweiligen Gewicht gewürdigt, so dass eine entsprechende Ausgewogenheit des Planes sichergestellt ist. Die Prüfung hat keine Erkenntnisse ergeben, die durchgreifende Bedenken gegen das geänderte Vorhaben begründen könnten. Die dem Plan entgegenstehenden Interessen haben nicht ein solches Gewicht und sind auch nicht von derartiger Intensität, dass sie das erhebliche öffentliche Interesse an dem Bauvorhaben zur Verlegung der Wendeschleife überwinden könnten.

2.3 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

Das geänderte Vorhaben ist mit den Trägern öffentlicher Belange abgestimmt. Die Forderungen, Anregungen und Hinweise der Fachbehörden und Verbände hat die Vorhabenträgerin weitestgehend verbindlich zugesagt; die Planfeststellungsbehörde berücksichtigt diese so weit wie möglich, werden ansonsten folgend abgehandelt oder stellt deren Beachtung durch die Nebenbestimmungen dieses Beschlusses sicher.

2.3.1 Landkreis Diepholz

Aus Sicht des Trägers der Straßenbaulast von Kreisstraßen und aus Sicht der Planungsaufsicht des Landkreises Diepholz bestehen keine Bedenken gegen das geänderte Vorhaben. Die Untere Wasserbehörde und die Untere Abfall- und Bodenschutzbehörde des Landkreises Diepholz erheben ebenfalls keine Bedenken gegen die geänderte Planung. Die Untere Naturschutzbe-

hörde des Landkreises Diepholz hat keine Bedenken gegen die geplante Maßnahme, wenn folgende Punkte eingehalten werden:

- Die im LBP aufgeführten Kompensationsmaßnahmen in den Gemeinden Stuhr und Weyhe werden soweit wie möglich vor dem Eingriff und ansonsten unmittelbar zur nächsten daran anschließenden Vegetationsperiode abgeschlossen.
- Bei der im LBP dargestellten Maßnahme A 8.1 ist anstelle der vorgesehenen jährlichen Komplettmahd in jährlichem Wechsel nur jeweils eine Hälfte der Gesamtfläche im Herbst zu mähen, während die andere Hälfte als ungemähte Hochstaudenflur zu belassen ist. Hiermit soll u.a. eine Verbesserung der Deckungs- und Nahrungsflächen insbesondere für Kleinwild erreicht werden.
- Durch den im LBP hervorgehobenen Kompensationsüberschuss in den Gemeinden Stuhr und Weyhe wird die ursprünglich als Ersatzgeldzahlung vorgesehene Landschaftsbildkompensation für die Gesamtplanung nunmehr vollständig flächig ausgeglichen.

Der Vorhabenträger hat die Auflagen und Hinweise zur Kenntnis genommen und wird diese beachten. Auf die Zusage unter Ziffer 1.1.4.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

2.3.2 Gesellschaft für Landeseisenbahnaufsicht mbH (LEA)

Die von der LEA aufgeworfene Frage nach dem „mäßigen Verkehr" gem. § 11 Abs. 13 EBO am Bahnübergang „Am Weißen Moor" beantwortet der Vorhabenträger dahingehend, dass der BÜ nach einer Verkehrszählung der Gemeinde Weyhe in Summe beider Fahrtrichtungen von werktäglich 740 Kfz gequert werde.

Gem. § 11 Abs. 7 Nr. 2 EBO dürfen auf eingleisigen Nebenbahnen BÜ bei mäßigem Straßenverkehr (100 – 2.000 Fahrzeuge/Tag) durch die Übersicht auf die Bahnstrecke in Verbindung mit hörbaren Signalen der Eisenbahn gesichert werden. Der BÜ „Am Weißen Moor" weist auch nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde „mäßigen Verkehr" auf, so dass die Sicherung durch Übersicht in Verbindung mit hörbaren Signalen der Eisenbahn den Vorgaben der EBO entsprechen würde.

Der Vorhabenträger hat hierzu die fehlende Darstellung der Sichtfläche für langsam räumende Fahrzeuge (10 km/h) im Lageplan 4.12 ergänzt. Zwischenzeitlich ist der Bahnübergang „Am Weißen Moor" jedoch gemäß § 11 Abs. 6 Nr. 1 EBO mit einer Lichtzeichenanlage technisch gesichert worden (Plangenehmigung vom 27.03.2018, Az.: P249-30224-47/BTE). Mit der technischen Sicherung sind die Sichtflächen für eine wirksame Sicherung des Bahnübergangs nach der EBO nicht mehr erforderlich.

Die LEA weist daraufhin, dass die im Ursprungsverfahren aufgeführten Hinweise und Auflagen auch für diese Planänderung gelten. Der Vorhabenträger sagt die Beachtung der Hinweise und die Einhaltung der Auflagen zu.

Die Planfeststellungsbehörde sieht hier keinen weiteren Handlungsbedarf. Die Nebenbestimmungen zu dem Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 bleiben unberührt und gelten weiterhin. Auf Ziffer 1.1.3 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Hinsichtlich der von der LEA genannten Auflagen zur Planänderung wird auf Ziffer 1.1.4.2 und Ziffer 2.2.2.6 dieses Beschlusses verwiesen. Die Planfeststellungsbehörde verzichtet dabei auf die Aufnahme der Auflage Nr. 1 zu den frei zu haltenden Sichtflächen, da der BÜ „Am Weißen Moor" mittlerweile technisch gesichert ist. Die Vorhabenträgerin hat die Einhaltung der ergänzenden Nebenbestimmungen zugesagt.

2.3.3 Bremer Straßenbahn AG (BSAG)

Die BSAG stimmt der beantragten Planänderung zu.

2.3.4 Wesernetz Bremen GmbH

Im Planbereich sind keine Gasversorgungsleitungen des Unternehmens verlegt. Die Wesernetz Bremen GmbH weist auf die Gültigkeit der Stellungnahme vom 06.01.2009 gegenüber dem Ingenieurbüro BPR und eine bestehende Gasversorgungsleitung DN 100, welche in der östlichen Nebenanlage der Hagener Straße verlegt ist, hin.

Der Vorhabenträger sagt die Beachtung der gegebenen Hinweise zu.

2.3.5 Oldenburgisch-Ostfriesischer Wasserverband (OOWV)

Der OOWV hat keine Bedenken gegen das Vorhaben. Im ausgewiesenen Planungsgebiet der Planänderung befinden sich keine Ver- und Entsorgungsanlagen des OOWV.

2.3.6 Harzwasserwerke GmbH (HWW)

Die HWW teilt mit, dass ihre Anlagen und Planungsabsichten nicht von der Planänderung betroffen sind.

2.3.7 Wasserversorgung Syker Vorgeest GmbH

Die Wasserversorgung Syker Vorgeest GmbH bringt keine Anregungen und Bedenken vor.

2.3.8 Avacon AG

Die Avacon AG bittet um rechtzeitige Beteiligung bei der Detailplanung, um evtl. notwendige Änderungen an ihren Versorgungsleitungen berücksichtigen zu können.

Der Vorhabenträger sagt die rechtzeitige Beteiligung zu. Auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.5 des Beschlusses vom 25.03.2013 wird hingewiesen.

2.3.9 Gasunie Deutschland Services GmbH

Im Planbereich sind drei Erdgastransportleitungen der von Gasunie vertretenen Unternehmen und eine LWL-Kabeltrasse der GasLINE GmbH betroffen.

Die Gasunie Deutschland Services GmbH bittet um die Beachtung der Schutzanweisungen und weist insbesondere auf ein grundsätzliches Bauverbot und ein Verbot sonstiger leitungsgefährdender Maßnahmen (z.B. Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern) im Schutzstreifenbereich hin. Gasunie hält es für erforderlich, dass spätestens 5 Tage vor Beginn jeglicher Maßnahme im Leitungsschutzstreifenbereich Kontakt zu folgendem Überwachungsbetrieb aufgenommen wird:

Gasunie Deutschland Technical Services GmbH
Leitungsbetrieb Schneiderkrug
Husumer Straße 37
49385 Schneiderkrug

Weiterhin seien sämtliche Baumaßnahmen im Schutzstreifenbereich in Anwesenheit eines Gasunie-Mitarbeiters durchzuführen.

Der Vorhabenträger sagt die Beachtung der Hinweise grundsätzlich zu, ist allerdings der Auffassung, dass sich die Gasunie Deutschland Services GmbH auf bereits vorhandene Querungen von 2 Gasleitungen unter den Gleisanlagen der BTE im Bereich Stuhrbaum bezieht. Die Stellungnahme sei somit für das beantragte Verfahren nicht relevant.

Die Planfeststellungsbehörde hat mit Schreiben vom 02.09.2015, unter Beifügung der Gegenäußerung des Vorhabenträgers, die Träger öffentlicher Belange um Mitteilung gebeten, ob auf die Durchführung eines Erörterungstermins verzichtet werden kann. Die Gasunie Deutschland Services GmbH hat nicht auf einen Erörterungstermin bestanden, so dass die Planfeststellungsbehörde von der Richtigkeit der Gegenäußerung des Vorhabenträgers ausgeht. Im Übrigen wird auf die Nebenbestimmung unter Ziffer 1.1.3.5 des Beschlusses vom 25.03.2013 hingewiesen.

2.3.10 Kabel Deutschland Vertrieb und Service GmbH

Im Planbereich befinden sich keine Telekommunikationsanlagen des Unternehmens. Eine Neuverlegung derartiger Anlagen sei derzeit nicht geplant.

2.4 Einwendungen

Die zur Planfeststellung beantragte Verlegung der Wendeschleife ist Teil einer Gesamtmaßnahme, die mit Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 planfestgestellt wurde. Im Rahmen des damaligen Planfeststellungsverfahrens bestand für jedermann Gelegenheit, private Betroffenheiten zu äußern und eine entsprechende Einwendung abzugeben.

Nachstehend wird daher im Wesentlichen nur auf die von den Einwendern neu vorgetragenen Argumente eingegangen, die nicht bereits in den Einwendungen enthalten waren, die Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses vom 25.03.2013 waren und wenn ein konkreter Bezug zum Antragsgegenstand dieser Planänderung erkennbar wird.

Einwendung Nr. 1

Der Einwender hat bereits mit Datum vom 25.09.2009 erstmalig eine Einwendung im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren vorgetragen. Die nunmehr mit Datum vom 27.02.2015 erhobene Einwendung besteht im Wesentlichen aus Wiederholungen der bereits seinerzeit geäußerten Sachverhalte, wie Verfahrensfragen und generelle Kritik an der Bedarfsermittlung für das Gesamtvorhaben. Insbesondere fordert der Einwender eine Aktualisierung der Standardisierten Bewertung unter Berücksichtigung verschiedener Parameter, z. B. ÖPNV-Verbindung Kirchweyhe – Bremen, Fahrgastprognosen oder Busbasierende Konzepte. Er hat diesbezüglich zu der hier planfestgestellten Planänderung keine konkret inhaltliche Stellungnahme abgegeben. Bezugnehmend auf den Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 weist die Planfeststellungsbehörde zunächst daraufhin, dass die Standardisierte Bewertung nicht Gegenstand der Planfeststellung ist. Sie dient der Beurteilung der Förderfähigkeit eines Vorhabens im öffentlichen Nahverkehr. Ebenfalls sind Verkehrskonzepte nicht Gegenstand der Planfeststellung. Auch hier ist kein unmittelbarer Bezug zur beantragten Änderung erkennbar. Insoweit wird auf die Würdigung und Abarbeitung im Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 (dort unter Ziffer 2.2.2.1.2 sowie unter Einwendung Nr. 106) verwiesen. Dass für das Gesamtvorhaben der Streckenertüchtigung ein Bedarf besteht, es also vernünftigerweise geboten ist, und es bei der Bedarfsermittlung hierfür auf die Standardisierte Bewertung nicht ankommt, hat das Bundesverwaltungsgericht bestätigt (BVerwG, Urteil vom 07.11.2019, 3 C 12.18, Rn. 16).

Nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde besteht auch unter Berücksichtigung der festgestellten Planänderung der Verlegung der Wendeschleife kein Anhaltspunkt an dem grundsätzlichen Bedarf des Vorhabens zu zweifeln. Die kleinräumige Verlegung der Wendeschleife, die einen in Lage und Betriebsführung nahezu gleichwertigen Ersatzstandort gegenüber der ursprünglichen planfestgestellten Wendeschleife darstellt, lässt die Identität des Gesamtvorhabens unberührt. Die Planrechtfertigung für das Vorhaben ist auch mit der verlegten Wendeschleife weiterhin gegeben. Auf die Ausführungen zur Planrechtfertigung unter Ziffer 2.2.2.1 dieses Beschlusses wird verwiesen.

Dieser Bewertung liegt die nach Prüfung der Planfeststellungsbehörde zutreffende und plausible Darstellung der Vorhabenträgerin zugrunde, dass mit einer Verschiebung der Wendeschleife keine Veränderung oder Neuanlage von Haltepunkten einhergeht und auch keine weitere Straße gequert wird, so dass keine Veränderung des Verkehrsflusses und der verkehrlichen Nachfrage gegenüber dem bisherigen geplanten Zustand zu erwarten ist.

Soweit der Einwender merkliche Kostensteigerungen aufgrund der Verlegung der Wendeschleife u.a. durch zusätzlichen Grunderwerb und der Instandsetzung der zusätzlichen Strecke sieht, führt auch dies nach Auffassung der Planfeststellungsbehörde nicht zu einer veränderten Bewertung des Bedarfs und der Planrechtfertigung des Vorhabens.

Die Planfeststellungsbehörde folgt hier, nochmals unter Verweis auf ihre Ausführungen unter Ziffer 2.2.2.1 des Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013, dass Kosten nicht Bestandteil der Planfeststellung sind, den plausiblen und nachvollziehbaren Ausführungen der Vorhabenträgerin, dass die Finanzierung der Maßnahme gesichert und die Förderfähigkeit des Gesamtprojektes gegeben ist. Die Verlegung der Wendeschleife an einen anderen Ort führt trotz der geringfügig erweiterten Streckenlänge nicht zu einer signifikanten Kostensteigerung, die eine Neubewertung der Gesamtmaßnahme rechtfertigen würde. Nach den Ausführungen der Vorhabenträgerin sind die Investitionen in die reine Wendeschleife gegenüber der bisherigen Planung nahezu identisch und beschränkt sich der Instandsetzungsbedarf für den zusätzlichen ca. 200 m langen eingleisigen Streckenabschnitt auf die Ausrüstung mit einer Fahrleitung. Der Oberbau ist in den vergangenen Jahren bereits soweit saniert worden, dass keine weitere Investition getätigt werden muss. Die Kosten des Gesamtvorhabens sind laufend aktualisiert und im Rahmen einer technisch-wirtschaftlichen Prüfung vom Land Niedersachsen positiv geprüft worden.

Soweit der Einwender das Allgemeine Eisenbahngesetz (AEG) als Rechtsgrundlage für das Vorhaben und damit auch die vorgenommene Abschnittsbildung sowie die verfahrensrechtliche Zuständigkeit der Planfeststellungsbehörde bemängelt, besteht auch hier unter Berücksichtigung der Verlegung der Wendeschleife keine Notwendigkeit an den Feststellungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 25.03.2013 (dort Ziffern 2.2.1.1, 2.2.1.2 und 2.2.2.2) etwas zu ändern. Die Identität des Vorhabens bleibt gewahrt, so dass es auch für das Änderungsvorhaben bei der Rechtsgrundlage des AEG und der Zuständigkeit der NLStBV als Planfeststellungsbehörde bleibt. Das Bundesverwaltungsgericht hat für das Gesamtvorhaben im niedersächsischen Abschnitt § 18 AEG als richtige Rechtsgrundlage und damit implizit auch die Zuständigkeit der NLStBV als Planfeststellungsbehörde bestätigt (BVerwG, Urteil vom 07.11.2019, 3 C 12.18, Rn. 8 ff.).

Der Einwender sieht sich als Anwohner am Endhaltepunkt „Hagener Straße" und in der Nähe der geplanten Wendeschleife durch den Lärm der Bahn unmittelbar betroffen. Dies geschähe allein durch das Beschleunigen der Bahn von der Haltestelle zur Wendeschleife und durch die Lärmbelästigung an der Haltestelle.

Für die durch den Bau oder wesentliche Änderung von Schienenwegen der Eisenbahn verursachten Lärmimmissionen ist die 16. BImSchV maßgeblich. Gemäß deren § 2 dürfen die Beurteilungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten einen

Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nicht überschreiten. Ein Anspruch auf Schallschutz wird dem Grunde nach ausgelöst, wenn diese Werte überschritten werden. Die planfestgestellte geänderte Wendeschleife sowie ihre entsprechende immissionsschutzrechtliche Einstufung sind in der schalltechnischen Berechnung (Anlage 12) untersucht worden.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung wurden dabei auch die Pegel prägenden typischen Fahrgeräusche wie unter anderem die erhöhten Schallemissionen an Gleisbögen mit kleinen Radien berücksichtigt. Die erhöhten Schallemissionen an Gleisbögen mit kleinen Radien werden gemäß Ziffer 5.3.2 der Anlage 2 zur 16. BImSchV durch eine angenommene Geschwindigkeit berücksichtigt, die in diesen Bereichen höher ist als die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit. Für die hier beantragte neue Wendeschleife wurde daher mit einer höheren Geschwindigkeit von 50 km/h gerechnet als mit der tatsächlichen maximalen Durchfahrtsgeschwindigkeit von 20 km/h. Hierdurch werden auch die für Haltestellen typischen Geräusche wie z. B. tonhaltige Anfahr- und Bremsgeräusche, Türschließgeräusche und Kommunikation von Fahrgästen berücksichtigt. Überdies ist im Rahmen der Berechnung eingeflossen, dass im Bereich der Wendeschleife der Gleiskörper als begrüntes Rasengleis auf einer Betontrageplatte hergestellt wird und dadurch eine Schallminderung erreicht wird.

Das Haus des Einwenders in der Hagener Straße wurde bei der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Das Gebäude ist in der Anlage 12.3 im Immissionsraster Bereich 14, S. 53-56 dargestellt. Für das Wohnhaus des Einwenders ergeben sich nach der rastermäßigen Berechnung in 2 m und in 5 m über Geländeoberkante am Tag maximale Beurteilungspegel von 49 dB(A). In der Nacht ergeben sich hier in 2 m und in 5 m über Geländeoberkante maximale Beurteilungspegel von 44 dB(A). Die hier für das Gebäude maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden damit deutlich unterschritten. Auch die aktualisierte Schalltechnische Untersuchung aus dem Mai 2020, die eine Einzelpunktberechnung für das Wohnhaus des Einwenders enthält, kommt zu keinem anderen Ergebnis. Das Gebäude ist dort im Lageplan der Immissionsorte (Anlage 12, Anhang A2) dargestellt. Nach den Berechnungsergebnissen (Anhang A3) ergeben sich für das Wohnhaus des Einwenders (Immissionsort 25) als höchste Werte für den Tag 48 dB(A) im EG Ost und 1. OG Ost sowie als höchste Werte für die Nacht 44 dB(A) im EG Ost und 45 dB(A) im 1. OG Ost. Damit werden die nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nicht überschritten. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen wird damit nicht ausgelöst.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass es zu Lärmbeeinträchtigungen durch das Vorhaben kommt und diese sich infolge der Streckenertüchtigung gegenüber der Bestandssituation erhöhen. Sie bewegen sich jedoch am Wohnhaus des Einwenders sowohl am Tag als auch in der Nacht deutlich innerhalb der zulässigen Grenzwerte und damit in einem Bereich, der gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse gewährleistet. Die auftretenden Beeinträchtigungen sind daher vor dem Hintergrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens hinzunehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

Einwendung Nr. 2

Der Einwender ist Pächter/Bewirtschafter der Fläche des Flurstücks 207/10, Flur 6, Gemarkung Leeste, welches für die geplante Wendeschleife in einem Umfang von 13.227 m² in Anspruch genommen wird. Die Gemeinde Weyhe ist derzeit die Eigentümerin dieses Grundstückes. Der Einwender möchte an den bestehenden Pachtverhältnissen festhalten und verlangt eine Entschädigungsvereinbarung, sollte es zu Bewirtschaftungseinschränkungen kommen. Er hält für die weitere Nutzung eine ausreichende Zuwegung für erforderlich und regt an, auf eine Nutzungsbeschränkung, z.B. einem Verbot von Maisanbau, zu verzichten.

Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass dem Einwender, als zum Zeitpunkt der Einwendung tätigen Pächter/Bewirtschafter der Fläche, bekannt sei, dass die landwirtschaftliche Nutzung des Grundstücks spätestens zum Beginn der Bauarbeiten zur Herstellung der Wendeschleife beendet sein muss. Die Vorhabenträgerin geht davon aus, zukünftig selbst Eigentümerin dieses Grundstückes zu sein. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt könne noch keine Aussage über eine Fortführung landwirtschaftlicher Nutzungen auf Restflächen getroffen werden. Eine zukünftige Nutzung dürfe jedoch zu keiner Sichtbeeinträchtigung im Hinblick auf den Bahnbetrieb führen und dürfte somit nur eine eingeschränkte Nutzung (Wuchshöhe) ermöglichen. Eine Zufahrt für die Pflege der Fläche innerhalb der Wendeschleife sei aber grundsätzlich vorgesehen.

Die Planfeststellungsbehörde hat sich Kenntnis dahingehend verschafft, dass das für die Wendeschleife vorgesehene Grundstück (Flurstück 207/10, Flur 6, Gemarkung Leeste) nach Mitteilung der Gemeinde Weyhe bereits seit dem 01.10.2015 nicht mehr verpachtet ist. Da das Pachtverhältnis für die Fläche mit dem Einwender somit nicht mehr existiert, ist der Einwender in der landwirtschaftlichen Nutzung nicht mehr betroffen.

Die Einwendung wird daher als erledigt betrachtet und zurückgewiesen.

Einwendung Nr. 3

Der Einwender hat bereits mit Datum vom 28.09.2009 erstmalig eine Einwendung im ursprünglichen Planfeststellungsverfahren vorgetragen. Die nunmehr mit Datum vom 27.02.2015 erstellte Einwendung besteht im Wesentlichen aus Wiederholungen der bereits seinerzeit geäußerten Sachverhalte, wie Verfahrensfragen und generelle Kritik an der Bedarfsermittlung des Gesamtvorhabens. Die Äußerungen des Einwenders sind diesbezüglich annähernd wortgleich mit den Einwendungen des Einwenders zu Nr.1. Zu der hier planfestgestellten Planänderung der Wendeschleife hat er im Übrigen ebenfalls keine konkret inhaltliche Stellungnahme vorgebracht. Soweit es um Verfahrensfragen und den Bedarf des Vorhabens geht wird daher auf die diesbezüglichen obigen Ausführungen zum Einwender Nr. 1 sowie auf die Würdigung und Abarbeitung im Planfeststellungsbeschluss vom 25.03.2013 (dort unter Ziffer 2.2.2.1.2 sowie unter Einwendung Nr. 107) verwiesen.

Der Einwender sieht sich als Anwohner in Weyhe in der Nähe der geplanten Wendeschleife durch den Lärm der Bahn unmittelbar betroffen.

Für die durch den Bau oder wesentliche Änderung von Schienenwegen der Eisenbahn verursachten Lärmimmissionen ist die 16. BImSchV maßgeblich. Gemäß deren § 2 dürfen die Beurteilungspegel in reinen und allgemeinen Wohngebieten sowie Kleinsiedlungsgebieten einen Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nicht überschreiten. Ein Anspruch auf Schallschutz wird dem Grunde nach ausgelöst, wenn diese Werte überschritten werden. Die planfestgestellte geänderte Wendeschleife sowie ihre entsprechende immissionsschutzrechtliche Einstufung sind in der schalltechnischen Berechnung (Anlage 12) untersucht worden.

Das Haus des Einwenders in der Straße Hagendamm wurde bei der schalltechnischen Untersuchung berücksichtigt. Das Gebäude ist in der Anlage 12.3 im Immissionsraster Bereich 14, S. 53-56 dargestellt. Für das Wohnhaus des Einwenders ergeben sich nach der rastermäßigen Berechnung in 2 m und in 5 m über Geländeoberkante am Tag maximale Beurteilungspegel von 39 dB(A). In der Nacht ergeben sich hier in 2 m und in 5 m über Geländeoberkante maximale Beurteilungspegel von 34 dB(A). Die hier für das Gebäude maßgeblichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV für reine und allgemeine Wohngebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts werden damit deutlich unterschritten. Die aktualisierte Schalltechnische Untersuchung aus dem Mai 2020 enthält zwar für das Gebäude des Einwenders keine Einzelpunktberechnung, kommt jedoch zu keinem anderen Ergebnis. Das Gebäude ist dort im Lageplan der Immissionsorte (Anlage 12, Anhang A2) dargestellt, jedoch nicht als Immissionsort ausgewiesen. Das Wohnhaus des Einwenders liegt in sogenannter „zweiter Reihe" südlich des Hagendamms und ca. 125 m von der Wendeschleife entfernt. Für die Wohnhäuser nördlich des Hagendamms, die näher an

der Bahnlinie und der Wendeschleife liegen, wurden Berechnungen durchgeführt. Nach diesen Berechnungsergebnissen (Anhang A3) ergibt sich für diese Wohnhäuser als höchster Wert für den Tag 44 dB(A) und als höchster Wert für die Nacht 41 dB(A). Für das unmittelbar dem Wohnhaus des Einwenders gegenüberliegende Gebäude (Immissionsort 20) ergeben sich maximale Beurteilungspegel von 44 dB(A) tags im 1. OG Nord und 40 dB(A) nachts im 1.OG Nord und West. Damit werden dort die nach der 16. BImSchV zulässigen Immissionsgrenzwerte für reine und allgemeine Wohngebiete sowie Kleinsiedlungsgebiete von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts nicht überschritten. Das gilt umso mehr für das Wohnhaus des Einwenders, dass, wie oben ausgeführt, weiter entfernt liegt. Ein Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen wird damit nicht ausgelöst.

Die Planfeststellungsbehörde verkennt nicht, dass es zu Lärmbeeinträchtigungen durch das Vorhaben kommt und diese sich infolge der Streckenertüchtigung gegenüber der Bestandssituation erhöhen. Sie bewegen sich jedoch am Wohnhaus des Einwenders sowohl am Tag als auch in der Nacht deutlich innerhalb der zulässigen Grenzwerte und damit in einem Bereich, der gesunde Wohn- und Lebensverhältnisse gewährleistet. Die auftretenden Beeinträchtigungen sind daher vor dem Hintergrund des überwiegenden öffentlichen Interesses an der Verwirklichung des Vorhabens hinzunehmen.

Die Einwendung wird zurückgewiesen.

2.5 Kosten

Die Vorhabenträgerin trägt die Kosten des Verfahrens. Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 1, 3, 5, 9 und 13 NVwKostG, 1 Abs. 1 AllGO sowie Nr. 91.7.14 der Anlage zu § 1 Abs. 1 AllGO. Über die Höhe der Kosten ergeht ein gesonderter Bescheid.

3. Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diesen Planänderungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim Oberverwaltungsgericht Lüneburg, Uelzener Straße 40, 21335 Lüneburg erhoben werden.

Gemäß § 74 Abs. 4 S. 3 VwVfG gilt dieser Planänderungsbeschluss 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 über die technischen Rahmenbedingungen des elektronischen Rechtsverkehrs und über das besondere elektronische Behördenpostfach (Elektronischer-Rechtsverkehr-Verordnung der Bundesregierung – ERVV) erfolgen. Die Klage muss den Kläger, den Beklagten und den Gegenstand des Klagebegehrens bezeichnen. Sie soll einen bestimmten Antrag enthalten. 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 Hinweis zur Auslegung

Dieser Planfeststellungsbeschluss sowie die unter 1.1.2. dieses Beschlusses genannten Planunterlagen werden nach vorheriger ortsüblicher Bekanntmachung bei der Gemeinde Weyhe für zwei Wochen zur Einsichtnahme ausgelegt.

Unabhängig von der öffentlichen Auslegung des Beschlusses können die o. g. Unterlagen bei der Bremen-Thedinghauser Eisenbahn GmbH (BTE), Leester Straße 88, 28844 Weyhe, Telefon: 0421 / 80 95 09 74, oder bei der Niedersächsischen Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr, Göttinger Chaussee 76 A, 30453 Hannover, Telefon: 0511 / 3034 – 2909 nach vorheriger telefonischer Abstimmung über den Termin während der Dienststunden eingesehen werden.

4.2 Außerkrafttreten

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

4.3 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 solche zu berichtigen, ohne dass es hierzu jeweils der Erhebung einer Klage bedarf (vgl. § 42 VwVfG).

4.4 Sonstige Hinweise

4.4.1 Bodenfunde

Sollten bei den Bau- und Erdarbeiten ur- oder frühgeschichtliche Bodenfunde (z.B.: Tongefäßscherben, Holzkohleansammlungen, Schlacken sowie auffällige Bodenverfärbungen und Steinkonzentrationen, auch geringe Spuren solcher Funde) gemacht werden, sind diese nach § 14 Abs. 1 NDSchG unverzüglich der Unteren Denkmalschutzbehörde (Landkreis Diepholz) zu melden. Meldepflichtig ist der Finder, der Leiter der Arbeiten oder der Unternehmer. Bodenfunde und Fundstellen sind nach § 14 Abs. 2 NDSchG bis zum Ablauf von vier Werktagen nach der Anzeige unverändert zu lassen bzw. ist für ihren Schutz Sorge zu tragen, wenn nicht die Denkmalschutzbehörde vorher die Fortsetzung der Arbeiten gestattet.

4.4.2 Zivilrechtliche Beziehungen

Kostenregelungen, Schadenersatzleistungen, Nutzungs- und Gestattungsverträge sowie Anpassungsverpflichtungen sind nicht Gegenstand der Planfeststellung und zwischen den Beteiligten ggf. in gesonderten Verfahren außerhalb der Planfeststellung zu regeln.

4.4.3 Kampfmittel

Die neue Fläche ist vor Beginn der Baumaßnahme auf Kampfmittel zu untersuchen. Hierzu ist sich mit der zuständigen Ordnungsbehörde in Verbindung zu setzen.

4.5 Fundstellennachweis mit Abkürzungsverzeichnis

Die Bedeutungen und die Fundstellen der im Planfeststellungsbeschluss verwendeten Abkürzungen ergeben sich aus dem anliegenden Abkürzungsverzeichnis.

Im Auftrage

Biewald

NIEDERSÄCHSISCHE LANDESBEHÖRDE FÜR STRASSENBAU UND VERKEHR 71

Anlage: Abkürzungs- und Fundstellenverzeichnis

Die nachfolgend genannten Vorschriften sind in ihrer zum Zeitpunkt der Verwaltungsentscheidung gültigen Fassung Grundlage dieses Planfeststellungsbeschlusses.

§	Paragraph
µT	Mikrotesla
16. BImSchV	16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung)
26. BImSchV	26. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verordnung über elektromagnetische Felder)
32. BImSchV	32. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung)
Abs.	Absatz
AEG	Allgemeines Eisenbahngesetz
a.F.	alte Fassung
AllGO	Allgemeine Gebührenordnung
Art.	Artikel
ASB	Artenschutzfachbeitrag
AVV–Baulärm	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen
Az.	Aktenzeichen
BauNVO	Verordnung über die bauliche Nutzung der Grundstücke (Baunutzungsverordnung)
BImSchG	Gesetz zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen durch Luftverunreinigungen, Geräusche, Erschütterungen und ähnliche Vorgänge (Bundes-Immissionsschutzgesetz)
BNatSchG	Bundesnaturschutzgesetz
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BT- Drs.	Bundestags- Drucksache
BVerwG	Bundesverwaltungsgericht
BVerwGE	Bundesverwaltungsgerichts- Entscheidung
bzw.	beziehungsweise
BÜ	Bahnübergang, Bahnübergänge
ca.	circa
dB(A)	Dezibel (A) Einheit für den Schallpegel der Verkehrsgeräusche
d.h.	das heißt
DIN	Deutsche Industrienorm
DN	Nennweite von Rohrleitungen
DVBl	Deutsches Verwaltungsblatt (Zeitschrift)

EBA	Eisenbahn-Bundesamt
EBO	Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung
EuGH	Europäischer Gerichtshof
FFH	Flora- Fauna- Habitat
FFH-RL	Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora- Fauna- Habitat- Richtlinie)
gem.	gemäß
GG	Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland
ggf.	gegebenenfalls
GmbH	Gesellschaft mit beschränkter Haftung
GOK	Geländeoberkante
GWK	Grundwasserkörper
h	Stunde
ha	Hektar
i.H.v.	in Höhe von
i.S.d.	im Sinne des / der
i.V.m.	in Verbindung mit
Kap.	Kapitel
Kfz	Kraftfahrzeug
Kfz/h	Kraftfahrzeug pro Stunde
km	Kilometer
km/h	Kilometer pro Stunde
LEA	Landeseisenbahnaufsicht
LBP	Landschaftspflegerischer Begleitplan
LS	Leitsatz
m	Meter
m^2	Quadratmeter
Mio.	Million
MW	Niedersächsisches Ministerium für Wirtschaft, Arbeit und Verkehr
NAGBNatSchG	Niedersächsisches Ausführungsgesetz zum Bundesnaturschutzgesetz
NDSchG	Denkmalschutzgesetz Niedersachsen
Nds. GVBl.	Niedersächsisches Gesetz- und Verordnungsblatt
Nds. MBl.	Niedersächsisches Ministerialblatt
NEG	Niedersächsisches Enteignungsgesetz
NLStBV	Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr
NLÖ	Niedersächsisches Landesamt für Ökologie
Nr.	Nummer
NVwKostG	Niedersächsisches Verwaltungskostengesetz

ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
o.a.	oben angeführt
o.g.	oben genannt
OVG	Oberverwaltungsgericht
OWK	Oberflächenwasserkörper
Rd.Erl.	Runderlass
RL	Richtlinie
RL 92/43/EWG	Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora- Fauna- Habitat- Richtlinie)
RL D	Rote Liste Deutschland
RL Nds	Rote Liste Niedersachsen
Rn.	Randnummer
Rs.	Rechtssache
S.	Satz
S.	Seite
s.o.	siehe oben
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
stRspr	ständige Rechtsprechung
TA- Lärm	Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm
u.a.	unter anderem
UNB	Untere Naturschutzbehörde
Urt.	Urteil
UVP	Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPG	Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UVPVwV	Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Ausführung des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung
UWB	Untere Wasserbehörde
V	Volt
v.	von
vgl.	vergleiche
VwGO	Verwaltungsgerichtsordnung
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz
WHG	Wasserhaushaltsgesetz
WRRL	Wasserrahmenrichtlinie
z.B.	zum Beispiel
ZustVO	Zuständigkeitsverordnung