

Sachgebiet:	Planfeststellungsrecht
Gericht:	OVG Lüneburg
Entscheidungsdatum:	18.03.2021
Aktenzeichen:	7 KS 40/18
Dokumenttyp:	Urteil
Normen:	Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention, § 4 Abs. 3 S. 1 BImSchV 16, § 41 BImSchG, § 43 Abs. 1 BImSchG, § 44 BNatSchG, § 1 Abs. 1 S. 1 Nr. 1, 5 UmwRG, § 2 Abs. 4 UmwRG, § 3 UmwRG, § 76 Abs. 1 VwVfG, § 4 Abs. 1 AEG, § 18c AEG, § 18d AEG, § 2 Abs. 1 Satz 1 EBO
Stichworte:	Planfeststellung, Änderungsplanfeststellung, Güterumschlaganlage, Zauneidechse, Artenschutz, Brandschutz, Abwägungsgebot, Begründungserfordernis im Planfeststellungsverfahren

Leitsätze:

1. Greift eine gemäß § 3 UmwRG anerkannte Vereinigung eine Entscheidung im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG an und besteht eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung (§ 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG) nicht, hat dies vor dem Hintergrund des Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention nicht ohne Weiteres die Unbegründetheit der Klage zur Folge. Ob die insoweit bestehende Kollision mit dem Wortlaut des UmwRG durch eine unionsrechtskonforme Auslegung des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG (vgl. hierzu BVerwG, Urteil vom 26.09.2019 - 7 C 5/18 -, juris, Rn. 25) oder eine Nichtanwendung des § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG zu überwinden ist, kann vorliegend dahinstehen.
2. Kann eine vorhabenbedingte Tötung oder Verletzung einzelner Exemplare von in Anhang IV lit. a) der RL 92/43/EWG aufgeführten Tierarten, europäischen Vogelarten oder solchen Arten, die in einer Rechtsverordnung nach § 54 Abs. 1 Nr. 2 BNatSchG aufgeführt sind, nicht mit letzter Sicherheit ausgeschlossen werden, führt dies nicht zwingend zu einem Verstoß gegen die Anforderungen des § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1 BNatSchG.

3. Bei Durchführung eines Änderungsplanfeststellungsverfahrens gemäß § 76 Abs. 1 VwVfG ist „Planfeststellungsverfahren“ im Sinne des § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV sowie des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG nicht das mit Erlass des jeweiligen Ausgangsplanfeststellungsbeschlusses beendete (Ausgangs-) Planfeststellungsverfahren oder die Gesamtheit der hinsichtlich des Vorhabens durchgeführten Planfeststellungsverfahren, sondern allein das betroffene Änderungsplanfeststellungsverfahren.

Tenor:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens. Die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen sind erstattungsfähig.

Das Urteil ist gegen Sicherheitsleistung in Höhe von 110% des jeweils zu vollstreckenden Betrages wegen der Kosten vorläufig vollstreckbar.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

Der Kläger wendet sich gegen den Planänderungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 19. Februar 2018 für die zweite Planänderung zu dem Vorhaben „Bau einer Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr am Standort L.“ im Bereich von Bahnkilometer ___ der Strecke ___ W.-L. und von Weiche ___ bis zum Streckenende des Gleises ___ auf der Strecke ___ L.

Bei dem Kläger handelt es sich um eine nach dem Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz anerkannte inländische Vereinigung mit dem satzungsgemäßen Zweck der „Förderung des Umweltschutzes, insbesondere der Durchsetzung des Schutzes der Güter des § 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes (UVPG)“ (§ 2 Nr. 1 Satzung des Klägers). Trägerin des Vorhabens ist die Beigeladene, Anhörungsbehörde ist die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr.

Errichtet werden soll die Umschlaganlage, die auch als „MegaHub L.“ bezeichnet wird, auf dem Gelände des ehemaligen Rangierbahnhofs L. westlich des Gebietes der Stadt L. Begrenzt wird das Areal im Wesentlichen durch den Eisenbahnlängsweg im Norden, die K122 im Westen, die vorhandenen Gleisanlagen im Süden und die Westtangente im Osten. Es liegt im Bereich des Schnittpunktes der Strecken ____. An das Straßennetz angebunden wird das Gelände über die neu zu errichtende Planstraße D (Brüsseler Straße) an die Westtangente, von der aus in nördlicher Richtung in gut 1,5 km Entfernung unmittelbarer Anschluss an die Autobahn A2 und über diese mittelbar an die Autobahn A7 besteht.

Kernbestandteile der Umschlaganlage sind sechs parallel in Ost-West-Richtung verlaufende, jeweils etwa 700 m lange Gleisstränge, die in zwei Bündeln zu jeweils drei Gleissträngen unmittelbar nebeneinander errichtet werden. Mittig zwischen den beiden Gleisbündeln und parallel zu diesen verlaufen zwei Fahrspuren sowie eine

Wartespur für batteriebetriebene programmgesteuerte Schwerlastfahrzeuge, sogenannte Automatic Guided Vehicles (AGV). Nördlich des nördlichsten und südlich des südlichsten Gleisstranges verlaufen ebenfalls parallel zu den Gleisen Fahrspuren und Warte-/Abstellspuren für LKW. Sämtliche Gleise und Fahrspuren werden von sechs Portalkränen mit einer Breite von jeweils knapp 77 m und einer Gesamthöhe von etwa 25 m überspannt. Ferner finden sich auf dem Areal ein LKW-Parkplatz mit 27 Einstellplätzen, zwei PKW-Parkplätze mit 40 Einstellplätzen, eine Batteriewechsel- und Wartungshalle sowie zwei Trafostationen für die AGV, ein dreigeschossiges Terminalgebäude, ein Aufenthaltsgebäude, zwei Bremsprobeanlagen, von denen jeweils eine am Ost- und eine am Westende der Anlage gelegen ist und die mit jeweils einer Kompressorstation ausgerüstet sind, ein Container mit Stellwerkstechnik sowie mehrere Masten mit Höhen von bis zu 30 m, die der Beleuchtung und Kameraüberwachung sowie als Funkmasten und zur Positionierung der Kranbahn dienen.

Die Anlage ist als sogenannte bimodale Umschlaganlage geplant, die sowohl einen Güterumschlag im Schiene-Schiene-Verkehr als auch im Schiene-Straße-Verkehr ermöglicht. Der Schiene-Schiene-Umschlag findet an 24 Stunden pro Tag, überwiegend allerdings in der Zeit von 21:00 Uhr bis 4:00 Uhr, der Schiene-Straße-Umschlag im Wesentlichen in den Tagstunden statt. Hinsichtlich der einzelnen Verladevorgänge ist entweder ein Direktumschlag per Kran vom Quellzug/-LKW auf den Zielzug/-LKW oder ein aus zwei Verladevorgängen bestehender Umschlag möglich, in dessen Verlauf die eintreffende Fracht entweder zwischengelagert und später verladen oder zunächst auf ein AGV gekrant, von diesem dann an ihren Bestimmungsort innerhalb der Anlage verbracht und dort mittels Kran auf den Zielzug/-LKW verladen wird. Die AGV bewegen sich ausschließlich auf den genannten Fahr- und Abstellspuren zwischen den beiden Gleisbündeln. Sie bilden in ihrer Gesamtheit die sogenannte „Sortieranlage“ und dienen einer Beschleunigung der Verladevorgänge durch Reduzierung der Kranfahrstrecken.

Ursprünglich wurde das Vorhaben in ähnlicher Gestaltung bereits durch Beschluss vom 14. April 2005 planfestgestellt. Der landschaftspflegerische Begleitplan zu diesem ursprünglichen Vorhaben sah, da im Bereich der Anlage eine der bedeutendsten Zauneidechsenpopulationen Niedersachsens festgestellt worden war, die Pflicht zum Einsammeln und Umsiedeln von Eidechsen vor. Entsprechende Maßnahmen hatten bereits im Jahr 1997 begonnen und wurden bis in das Jahr 2013 fortgesetzt. Begonnen wurde mit dem Bau der Umschlaganlage zunächst und über Jahre hinweg nicht.

Am 18. Mai 2011 erteilte das Eisenbahn-Bundesamt für das Vorhaben eine Zulassung gemäß § 76 Abs. 2 VwVfG für eine erste Planänderung. Diese sah im Wesentlichen Änderungen der Spurpläne im West- und Ostkopf der Umschlaganlage vor, die aufgrund der Änderungen technischer Richtlinien erforderlich geworden waren.

Mit Bescheid vom 4. Juli 2013 erteilte die Region H. der DB Projektbau GmbH eine Genehmigung gemäß § 45 Abs. 7 Nr. 5 BNatSchG für eine während der Bautätigkeit zur Errichtung der Umschlaganlage trotz vorherigen Absammelns/Abfangens der Zauneidechsen unvermeidliche Verletzung oder Tötung einzelner Individuen sowie die teilweise Vernichtung des Lebensraumes der Eidechsen.

Unter dem 21. Oktober 2013 beantragte die Beigeladene eine weitere Zulassung gemäß § 76 Abs. 2 VwVfG für eine zweite – die streitgegenständliche – Planänderung. Die beantragte zweite Planänderung hat insbesondere zum Gegenstand

- die Umstellung der Sortieranlage von einer schienengebundenen Sortierung auf AGV,
- die Errichtung einer Batteriewechsel- und Wartungshalle für die AGV,
- die Erstellung einer zusätzlichen Fahrverbindung sowie eines zusätzlichen Ausziehgleises für den Rangierbetrieb innerhalb des Rangierbahnhofes,
- Änderungen an vorhandenen Gleisanlagen, damit die Umschlaganlage auf der Schiene aus allen Richtungen angefahren werden könne,
- Änderungen an den Abmessungen der Krananlagen,
- die Aufstockung des Terminalgebäudes von zwei auf drei Geschosse,
- die Vergrößerung des Aufenthaltsgebäudes von 75 m² auf 100 m² Grundfläche,
- die Herstellung von zwei Kompressorstationen mit einer Grundfläche von jeweils 15 m² am Ost- und Westkopf der Anlage zur Versorgung der Bremsprobenanlagen mit Druckluft,
- den Entfall einer bisher geplanten Übergabestation Ost,
- die Errichtung von zwei Trafostationen westlich und östlich der Sortieranlage,
- die Herstellung von vier Betonmasten zur Videoüberwachung und zwei Betonmasten zur Positionierung der Kranbahn mit einer Höhe von jeweils 12 m,
- die Erhöhung eines der beiden geplanten Funkmasten von 20 m auf 30 m,
- die Installation weiterer Stellwerkstechnik in einem Container zuzüglich der Errichtung eines Kabelkanals zu diesem,
- die Ergänzung des Erläuterungsberichtes um Aussagen zur Verkehrserschließung und zum Verkehrskonzept,
- die Änderung der bisherigen landschaftspflegerischen Maßnahmen, insbesondere im Hinblick auf den Artenschutz,
- die Erstellung eines Brandschutzkonzeptes sowie
- zusätzliche Schallschutzmaßnahmen.

Das Eisenbahn-Bundesamt prüfte die Antragsunterlagen und gelangte zu dem Ergebnis, dass die Voraussetzungen für eine Zulassung gemäß § 76 Abs. 2 VwVfG aufgrund des Umfangs der geplanten Änderungen nicht gegeben seien. Nach intensivem Austausch erklärte die Beigeladene mit Schreiben vom 23. September 2014, dass sie eine „Offenlegung der 2. Planänderung im Rahmen eines Verfahrens nach § 76 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz _ _ _ akzeptieren“ werde. Im Weiteren reichte sie zwar überarbeitete Unterlagen ein, nahm ihren ursprünglich gestellten

Antrag jedoch nicht zurück. Vor diesem Hintergrund überführte das Eisenbahn-Bundesamt das Verfahren in ein solches gemäß § 18 AEG i.V.m. § 76 Abs. 1 VwVfG.

Die Niedersächsische Landesbehörde für Straßenbau und Verkehr forderte als Anhörungsbehörde mit Schreiben vom 11. Februar 2015 die Träger öffentlicher Belange zur Stellungnahme auf. In der Zeit vom 2. März bis zum 1. April 2015 fand die öffentliche Auslegung der Planunterlagen im Bürgerbüro der Stadt L. statt. Auf Zeit und Ort der Auslegung war am 18. Februar 2015 im „Anzeiger für B. und L.“ und am 19. Februar 2015 in der „H. Allgemeinen Zeitung“ und in der „Neuen Presse“ hingewiesen worden. Das Ende der Einwendungsfrist war der 15. April 2015. Es wurden 167 Einwendungsschreiben, hierunter eine Sammeleinwendung mit 55 Unterschriften, abgegeben. Ein Erörterungstermin fand nach Bekanntmachung durch Aushang an der Bekanntmachungstafel im Bürgerbüro der Stadt L. sowie durch Veröffentlichung im Anzeiger für L. und S. vom 4. Juli 2015 am 22. Juli 2015 statt.

Im Nachgang zum Erörterungstermin legte die Beigeladene der Anhörungsbehörde mehrfach, zuletzt mit Schreiben vom 20. Juli 2016, neue Planunterlagen vor, hierunter insbesondere überarbeitete Unterlagen zur luftschadstofftechnischen Bewertung (Anlage 18), zur verkehrlichen Begründung des Vorhabens (Anlage 19), zu den Lichtemissionen (Anlage 20), zu den Erschütterungseinwirkungen (Anlage 21), zu den Bau lärmbeeinträchtigungen (Anlage 22) sowie eine stark überarbeitete schalltechnische Untersuchung (Anlage 11). Nach anfänglichen Meinungsverschiedenheiten über das Erfordernis einer erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung forderte die Anhörungsbehörde die Träger öffentlicher Belange mit Schreiben vom 11. und 12. August 2016 erneut zur Stellungnahme auf. Nach Bekanntmachung im „Anzeiger für B. und L.“, in der „H. Allgemeinen Zeitung“ und in der „Neuen Presse“ vom 6. August 2016 legte die Anhörungsbehörde die geänderten/hinzugefügten Planunterlagen in der Zeit vom 15. August bis zum 14. September 2016 öffentlich aus. Die Einwendungsfrist endete am 28. September 2016. Der Anhörungsbehörde gingen hierauf 89 Einzeleinwendungen sowie eine Sammeleinwendung mit 911 Unterschriften zu. Auf die Durchführung eines (weiteren) Anhörungstermins verzichtete die Anhörungsbehörde und erklärte in ihrer unter dem 27. Februar 2017 abgegebenen abschließenden Stellungnahme, aus ihrer Sicht sei das Vorhaben zulassungsfähig.

Im Zuge der weiteren Prüfung forderte das Eisenbahn-Bundesamt der Beigeladenen die ergänzende Berechnung einer weiteren Lärmschutzvariante für die Schillerstraße in L. ab („LSW 6a“). Unter dem 25. Juli 2017 stellte das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass für das Planänderungsverfahren keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehe. Nach weiterer Korrespondenz zwischen dem Eisenbahn-Bundesamt und der Beigeladenen sowie der Nachreichung/ Änderung weiterer Unterlagen durch die Beigeladene wurden im Zuge eines Treffens am 19. Dezember 2017 zwischen beiden Beteiligten Fragen des Anlagenlärms erörtert. Hierzu nahm die Beigeladene mit Schreiben vom 22. Dezember 2017 nochmals Stellung und führte hierbei insbesondere aus, dass sie sich zur Ausräumung verbleibender Unsicherheiten hinsichtlich des Anlagenlärms vorstellen könne, sich ohne Anerkennung einer Rechtspflicht mit einer vorübergehenden Begrenzung der Umschlagfähigkeit auf 122 Lastspiele pro Stunde in der Zeit von 22:00 Uhr bis 4:00 Uhr einverstanden zu erklären. Ferner bat sie um zeitnahe Entscheidung über ihren Planänderungsantrag.

Nach weiterer Korrespondenz zwischen Eisenbahn-Bundesamt und Beigeladener erließ das Eisenbahn-Bundesamt sodann am 19. Februar 2018 den streitgegenständlichen Planänderungsbeschluss für die zweite Planänderung zum Vorhaben „Bau einer Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr am Standort L.“.

Der Plan enthält unter A.4 (S. 20 ff.) eine Vielzahl von Nebenbestimmungen und Hinweisen. Unter anderem regelt er zum Artenschutz, dass die im Planfeststellungsbeschluss vom 14. April 2005 festgesetzten Maßnahmen hinsichtlich des Artenschutzes dahingehend zu optimieren seien, dass die Gehölzsukzession in Abständen von fünf bis zehn Jahren zurückgedrängt werde, damit sich die Lebensraumqualität der Zauneidechsen nicht verschlechtere (A.4.6.1). Des Weiteren hat die Beigeladene im Bereich der Schillerstraße in L. eine aus zwei Teilstücken bestehende Lärmschutzwand (84 m mal 2,5 m, 33 m mal 2,5 m) zu errichten und zu unterhalten (A.4.7.2.1) und den Eigentümern auf einer gesonderten Liste aufgeführter Grundstücke aufgrund der Zusage der Beigeladenen (A.5.3.1) sowie der zu erwartenden betriebsbedingten Lärmimmissionen Entschädigung zu leisten (A.4.7.2.3). Ferner ordnet der Plan ein fünfjähriges Monitoring hinsichtlich der lokalen Zauneidechsenpopulation an (A.4.6.2) und behält sich weitere Auflagen zur Verbesserung der ökologischen Funktion der Fortpflanzungs- und Ruhestätten der Zauneidechsen vor (A.4.6.3). Ferner hat die Beigeladene vor Inbetriebnahme der Umschlaganlage das Brandschutzkonzept „Teil C2 Alarm- und Maßnahmenplan“ aufzustellen und dem Eisenbahn-Bundesamt sowie der Freiwilligen Feuerwehr L. vorzulegen (A.4.9.1, A.4.9.3). Unter A.5.2.1 hält das Eisenbahn-Bundesamt die Zusage der Beigeladenen fest, Lärmmessungen nach der TA Lärm zu zwei fest benannten Zeitpunkten durch eine unabhängige Messstelle vornehmen zu lassen, wobei die erste Messung während des Probetriebes und eine zweite Messung drei Jahre nach dem Ende des Probetriebes zu erfolgen hat und jeweils Schalleistungsmessungen von Einzelanlagen oder Anlagengruppen nach Nr. A.3.4.4 des Anhangs zur TA Lärm vorgenommen werden müssen. Unter A.6.1.1 erklärt das Eisenbahn-Bundesamt den Planänderungsbeschluss in Bezug auf den Schutz vor Anlagenlärm für nicht abschließend und kündigt an, insoweit zu einem späteren Zeitpunkt eine abschließende Entscheidung durch Ergänzungsbescheid zu treffen. Bis zu einer solchen abschließenden Entscheidung darf nach A.6.1.2 die Beigeladene in der vollen Nachtstunde im Sinne von Nr. 6.4 der TA Lärm maximal 122 Lastspiele – ein Lastspiel stellt den Vorgang der Beförderung eines Transportgutes durch einen Kran von der Aufnahme bis zum Absetzen innerhalb der Umschlaganlage dar – in der Umschlaganlage durchführen. Wegen der Begründung des Planänderungsbeschlusses wird auf dessen Abschnitt B (S. 27-174) verwiesen.

Der Planänderungsbeschluss wurde dem Kläger, der im Verwaltungsverfahren nicht in Erscheinung getreten ist, nicht zugestellt. Er wurde allerdings im Anzeiger für B. und L. sowie im Anzeiger für L. und S. vom 26. März 2018 öffentlich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde mitgeteilt, dass der Änderungsplan in der Zeit vom 4. bis zum 18. April 2018 zur Einsichtnahme ausliege.

Der Kläger hat am 15. Mai 2018 Klage erhoben. Zur Begründung hat er eine Vielzahl von Einwendungen erhoben, von denen er später zum Teil wieder abgerückt ist. Die aufrechterhaltenen Einwendungen sind im Wesentlichen folgende:

Mit Schriftsatz vom 19. Juni 2018 hat der Kläger gerügt, die Unterlage 19.3.3, eine Simulation der Leibniz Universität Hannover zur Prüfung der technischen Konfiguration der Umschlaganlage, fehle. Diese Unterlage sei aber grundlegend für die schalltechnische Untersuchung. Ferner habe das in Streit stehende Verfahren nicht als Änderungsverfahren, sondern als Verfahren zur erstmaligen Planfeststellung geführt werden müssen, da der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 kraft Zeitablaufs seine Gültigkeit verloren habe. In der Umschlaganlage würden Güter auch für länger als 24 Stunden (zwischen-) abgestellt. Aus diesem Grunde sei das Gelände der Umschlaganlage „Stätte der Transportunterbrechung“ und bedürfe einer Genehmigung als Zwischenlager für Gefahrgüter. Die Umschlaganlage sei ein „Seveso“-Betrieb, hinsichtlich dessen die Abstände zur nächstgelegenen Wohnbebauung nicht hinreichend betrachtet worden seien, weshalb eine erhebliche Gefährdung der Anwohner bestehe. Dabei sei zumindest erkannt worden, dass in der Umschlaganlage wassergefährdende Stoffe umgeladen würden. Die Betrachtung der zu erwartenden Belastung durch Bremsfeinstaub sei unterblieben. Eine Betrachtung dieser Belastung hätte in dem gutachterlichen Bericht über Luftschadstoffe aufgenommen werden müssen. Überdies sei eine zusätzliche Belastung aus anderen Feinstaubquellen nicht hinreichend berücksichtigt worden. Soweit in dem Bericht erwähnt werde, dass Daten fehlten, hätten diese innerhalb des Verfahrens erhoben werden müssen. Es könne auch nicht erkannt werden, dass die in dem Bericht vorgenommene Bewertung dem aktuellen Stand der gesundheitlichen Erkenntnisse und geltenden Grenzwerte entspreche. Das Eisenbahn-Bundesamt habe darüber hinaus während des Änderungsverfahrens von der Stadt L. vorgelegte gutachterliche Einschätzungen der G. GmbH nicht ausreichend gewürdigt. Das Unternehmen verfüge über einschlägige Erfahrungen aus der Arbeit in anderen Containerterminals. Artenschutzrechtlich entspreche das Einsammeln der Zauneidechsen nicht dem Stand der Forschung. Das Einsammeln erreiche nicht alle Exemplare, sondern führe bestenfalls zur Ansiedlung einer überlebensfähigen Population an einem anderen Standort. Die Ausnahmegenehmigung der Region H. sei leichtfertig und unter Annahme einer viel höheren „Rettungsquote“ erteilt worden. Diesem Umstand hätte durch erneutes Absammeln oder eine systematische Vergrämung der Eidechsen Rechnung getragen werden müssen. Dies sei auch deshalb geboten gewesen, weil zwischen dem letzten Einsammeln und dem tatsächlichen Baubeginn nun mehrere Jahre lägen. Zumindest wäre dieser Umstand in die Abwägung einzubeziehen gewesen. Hinsichtlich des Brandschutzkonzeptes sei zu bemängeln, dass das Brandszenario „Übergriff eines Brandes auf die Ladung von LKW, Zügen und abgestellten Ladeeinheiten“ als unwahrscheinlich eingestuft und daher keiner Bewertung unterzogen worden sei. Das Szenario möge zwar nur mit geringer Wahrscheinlichkeit eintreten; trete es allerdings ein, sei das Schadensausmaß katastrophal. Die von der EU vorgegebenen Grenzen würden überschritten. Ferner fehle es im Brandschutzkonzept an einer Prognose zur Ausbreitung toxischer Gase im Falle eines Brandes oder einer Leckage. Von der Umschlaganlage aus betrachtet befinde sich in Hauptwindrichtung dicht besiedeltes Gebiet. Ferner seien die Löschwasserkapazitäten nicht ausreichend, der Löschwasserdruck nicht genügend und reichten auch die Regenrückhaltebecken bei gleichzeitigem Regen nicht aus, um anfallendes verunreinigtes Wasser aufzufangen. Im Havariefall drohe daher eine Kontamination des Grundwassers. Die der schalltechnischen Untersuchung zugrundeliegenden

Prognosen zur Verkehrs- und Umschlagmenge seien in mehrfacher Hinsicht fehlerhaft. Die Prognosen blendeten vollständig die Herstellung der Trassenvariante „Alpha-E“ aus, die eine Zunahme des Verkehrs und der umzuschlagenden Güter erwarten lasse. Für die Erstellung einer zutreffenden Prognose über die Menge der umzuschlagenden Güter hätte auf den Bundesverkehrswegeplan 2030 abgestellt werden müssen. Dieser habe vor Erlass des Planänderungsbeschlusses vorgelegen. Die Berücksichtigung der darin enthaltenen Zahlen zum Güterverkehr hätte etwa 20-25 % erhöhte Umschlagmengen zur Folge gehabt. Auch die angenommene Verringerung des prognostizierten LKW-Verkehrs von 1310 LKW pro Tag auf 340 LKW pro Tag sei nicht realitätsgerecht. Der Wegfall des ursprünglich geplanten Güterverkehrszentrums führe nicht zu einer derartigen Reduzierung des Verkehrs. Tatsächlich entstünden in direkter Nachbarschaft zur Umschlaganlage mehrere Logistikzentren. Soweit in der Prognoseberechnung davon ausgegangen werde, die Anzahl der LKW des benachbarten Betriebes H. werde auf der L385 sowie der B65 zurückgehen, weil die Fahrzeuge nicht mehr den Umschlagbahnhof in H.-L., sondern den MegaHub L. anführen, der die Anlage in H.-L. ersetzen solle, übergehe dies, dass das Unternehmen H. auch weiterhin Kunden in allen Himmelsrichtungen anfahren werde. Hinsichtlich des Anlagenlärms sei die Anzahl der in der schalltechnischen Untersuchung angenommenen Lastspiele der Kräne nicht nachvollziehbar. Auch werde mit Vertrauensbereichen und Mittelwerten gerechnet, die, wie der Gutachter selbst anmerke, die Abbildung eines ungünstigsten Betriebstages nicht zuließen. Auch das Rechnen mit der Größe „Ladeinheit“ (LE) führe zu fehlerhaften Ergebnissen. Die Größe stelle einen virtuellen Mix aus 20-Fuß- und 40-Fuß-Containern dar; steige aber die Anzahl der 20-Fuß-Container, erhöhe sich auch die Anzahl der erforderlichen Lastspiele und damit der Anlagenlärm. Ebenso habe die Sortierung der Container auf einfahrenden Zügen erheblichen Einfluss auf die Lärmbelastung: Seien die Container auf den Zügen in einer Weise vorsortiert, die ein effizienteres Verladen ermögliche, erhöhe sich auch hierdurch der Anlagenlärm. Auch könnte es bei nur vergleichsweise geringen Zugverspätungen dazu kommen, dass alle sechs Verladegleise in der Umschlaganlage besetzt seien und gleichzeitig bedient werden müssten. Dies sei in der schalltechnischen Untersuchung nicht berücksichtigt. Soweit das Eisenbahn-Bundesamt diese Unsicherheiten dadurch zu heilen versuche, dass es vorläufig die Anzahl der zulässigen Lastspiele in der vollen Nachtstunde auf 122 begrenze, entfalte diese Maßnahme keine Wirkung. Es fehle an einem Kontrollmechanismus. Überdies sei die Umschlagleistung der Kräne deutlich höher als im Gutachten angenommen. Auch sei für die Kräne in die Berechnung eine unzutreffende mittlere Katzfahrlänge sowie eine unzutreffende Länge der mittleren Kranfahrt eingestellt worden. Maßgebliche Geräusche wie etwa das Aufsetzen des Spreaders auf die Container seien nicht berücksichtigt worden. Der von den Zugfahrten ausgehende Lärm sei unter Zugrundelegung einer Geschwindigkeit von 65 km/h errechnet worden, der Gesetzgeber fordere aber eine Berechnung mit 70 km/h. Es bedürfe eines Lärm-Monitorings, da dieses insbesondere Überschreitungen aufgrund nicht bestimmungsgemäßen Betriebs der Anlage verhindern könne; derartige Überschreitungen machten ein Prozent aller Grenzwertverletzungen aus. Zudem seien eine Zunahme der Verkehre und schleichende Lärmpegelerhöhungen aufgrund Anlagenverschleißes zu erwarten. Die freiwilligen Lärmmessungen nach Betriebsstart und weiteren drei Jahren seien nicht ausreichend, der Abstand von drei

Jahren sei zu groß. Überdies setze die DB bei angekündigten Lärmmessungen leisere Züge ein. Die Kosten-Nutzen-Diskussion um die Lärmschutzwand an der Schillerstraße sei fadenscheinig, das Schutzbedürfnis der Menschen sei simplen wirtschaftlichen Betrachtungen untergeordnet worden.

Mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2018 hat der Kläger seinen Vortrag vertieft, dies insbesondere hinsichtlich der Frage nach einer durch Zeitablauf bedingten Ungültigkeit des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 2005. Darüber hinaus hat er die Aussetzung des Verfahrens mit Blick auf die vor dem Bundesverfassungsgericht anhängige Verfassungsbeschwerde mit dem Aktenzeichen 1 BvR 1160/18 gegen die Übergangsvorschrift gemäß § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV beantragt.

Mit weiteren Schriftsätzen vom 3. Januar und 16. September 2019 hat der Kläger überwiegend später revidierten Vortrag gehalten sowie bisherigen Vortrag nochmals vertieft. Unter dem 18. Juni 2020 hat er ein Gutachten der G. GmbH vom 2. Juni 2020 vorgelegt. Hierzu hat er ausgeführt, dass es, wenn auch einige Angriffspunkte nicht mehr aufrechterhalten werden könnten, doch Defizite des angefochtenen Planänderungsbeschlusses aufzeige. Wegen des Inhalts des Gutachtens wird auf dieses verwiesen. Seinen Vortrag, der ursprüngliche Plan aus dem Jahr 2005 sei durch Zeitablauf unwirksam geworden, hat der Kläger nochmals mit Schriftsatz vom 16. November 2020 vertieft. Unter dem 8. Dezember 2020 hat er ausdrücklich Abstand von seiner ursprünglich vertretenen Auffassung genommen, für das Planänderungsverfahren habe die 16. BImSchV in der ab 2015 geltenden Fassung Anwendung finden müssen.

Der Kläger beantragt,

den Planänderungsbeschluss der Beklagten vom 19. Februar 2018 „Bau einer Umschlaganlage für den kombinierten Verkehr am Standort L.“ aufzuheben, hilfsweise festzustellen, dass der genannte Planänderungsbeschluss rechtswidrig und nicht vollziehbar ist.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie verteidigt den angefochtenen Planänderungsbeschluss. Der Kläger berücksichtige nicht hinreichend, dass er keinen erstmalig aufgestellten Plan angreife, sondern lediglich eine Planänderung Streitgegenstand und der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig sei. Entgegen der Auffassung des Klägers sei der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 nicht durch Zeitablauf ungültig geworden. Die Beigeladene habe am 3. Februar 2014 eine auf den 30. Januar 2014 datierte „Anzeige über den Beginn der Bauarbeiten“ vorgelegt. Mit der Anzeige seien Rodungsarbeiten und vorbereitende Maßnahmen an den Oberleitungen angekündigt worden, letztere hätten bereits am 2. November 2013 begonnen. Die Maßnahmen hätten weder „Alibi-Charakter“ noch seien sie vollkommen untergeordnet. Auch sei die „Planstraße D“ (Brüsseler Straße), die eigens für das Vorhaben planfestgestellt worden sei, vor 2014 begonnen und zwischenzeitlich vollständig fertiggestellt worden. Ein Verstoß gegen § 50 BImSchG liege nicht vor. Die Einwendung des Klägers könne bereits deshalb nicht greifen, weil die Umschlaganlage in Gestalt der zweiten Änderung insoweit keine Modifikationen im Vergleich zum bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss aus

dem Jahr 2005 aufweise. Davon abgesehen liege keine Zwischenlagerung vor. Im Übrigen seien etwaige erforderliche Abstände gewahrt. Die Anlage befinde sich auf einem von anderen Eisenbahnbetriebsanlagen umgebenen Areal und liege zwischen 900 m und 1300 m von den nächsten Wohngebieten entfernt. Dass die von dem Kläger vermisste Anlage 19.3.3 fehle, sei nicht zu beanstanden. Die Simulation der Leibniz Universität Hannover zur Verifikation der Anlagenkonfiguration, um die es sich bei der Unterlage handele, habe vom Eisenbahn-Bundesamt nicht näher hinterfragt werden oder öffentlich ausgelegt werden müssen. Einer Presseerklärung der Leibniz Universität Hannover vom 21. Juni 2010 könne entnommen werden, dass die Simulation computergestützt durchgeführt worden sei. Es sei aber nicht Aufgabe der Planfeststellungsbehörde, eine Software und deren ordnungsgemäße Anwendung zu hinterfragen, solange die sich ergebende Prognose – wie hier hinsichtlich der im Mittel tagsüber und nachts zurückgelegten Kranfahrstrecke – nachvollziehbar und sachgerecht erläutert sei. Die Feinstaubbelastung werde im Planänderungsbeschluss thematisiert, eine weitere Vertiefung sei nicht geboten gewesen. Was den Artenschutz angehe, habe das Eisenbahn-Bundesamt unter A.3.2 des Planänderungsbeschlusses eine eigene Entscheidung getroffen diese eingehend begründet. Ob es einer solchen mit Blick auf die bestandskräftige und von dem Kläger auch nicht im Rahmen dieses Verfahrens anfechtbare Ausnahmegenehmigung der Region H. vom 4. Juli 2013 überhaupt bedurft habe, könne offenbleiben. Das Tötungs- und Verletzungsrisiko für die Zauneidechsen werde durch das Vorhaben jedenfalls nicht signifikant erhöht. Die Einwendungen zu Havarierisiken griffen nicht durch. Das Thema werde im Planänderungsbeschluss eingehend behandelt. Die Erstellung eines Havarie- und Maßnahmenplans habe das Eisenbahn-Bundesamt der Beigeladenen für einen späteren Zeitpunkt auferlegt, was nicht zu beanstanden sei. Die für die Verkehrsprognose zugrunde gelegten Zahlen seien aktuell gewesen. Obwohl der Bundesverkehrswegeplan 2030 bei Erlass des Planänderungsbeschlusses bereits bekannt gegeben gewesen sei, hätten konkrete Prognosezahlen noch nicht vorgelegen. Zur Anzahl der nächtlichen Lastspiele enthalte der Planänderungsbeschluss unter A.6.1 einen eingehend erläuterten Vorbehalt. Das Eisenbahn-Bundesamt müsse diesbezüglich erst einmal die vorbehaltenen Entscheidung treffen, bevor die Prognose insoweit Gegenstand einer gerichtlichen Prüfung sein könne. Die vorläufige Begrenzung der in der vollen Nachtstunde maximal durchzuführenden Lastspiele auf 122 sei entgegen der Auffassung des Klägers wirksam. Das Eisenbahn-Bundesamt sei zuständige Aufsichtsbehörde und habe erforderlichenfalls mit § 5a Abs. 2, 4, 5 AEG eine umfassende eisenbahnrechtliche Befugnisnorm zur Hand. Die bei der Berechnung der Belastung durch Schienenlärm angesetzte Fahrgeschwindigkeit von 65 km/h sei nicht zu beanstanden. Woher der Kläger den angegebenen Wert von 70 km/h nehme, sei nicht recht ersichtlich; soweit er diesen Wert der Anlage 2 der 16. BImSchV in der ab 2015 geltenden Fassung entnehme, finde dieser keine Anwendung. Ferner sei der Wert von 65 km/h auch deshalb nicht zu beanstanden, weil er Schwungeinfahrten betreffe, die über für 60 km/h ausgelegte Weichen führten und bei denen es keinerlei Antriebsgeräusche von der Lok gebe.

Die Beigeladene beantragt ebenfalls,
die Klage abzuweisen.

Sie hegt Zweifel daran, dass die Klagebegründung vom 19. Juni 2018 den gesetzlichen Anforderungen genüge. Auch aus ihrer Sicht übergehe der Kläger, dass der Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 in Bestandskraft erwachsen sei. Überdies sei die Klage unbegründet, weil für ihre Begründetheit gemäß § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG erforderlich sei, dass bei Entscheidungen gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung im Sinne von § 1 Nr. 1 UVPG bestehen müsse. Dies sei indes nicht der Fall. Die Umschlaganlage stelle ein Vorhaben im Sinne der Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG a.F. dar, für das die Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung vorgeschrieben sei. Diese allgemeine Vorprüfung sei in nicht zu beanstandender Weise zu dem Ergebnis gelangt, dass es einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht bedürfe. Ferner sei nicht erkennbar und auch vom Kläger nicht dargelegt worden, dass ein Verstoß vorliege, der ihn in Belangen berühre, die zu den von ihm nach seiner Satzung verfolgten Zielen gehörten. Inhaltlich sei auf die Einwendungen des Klägers zu erwidern, dass die Zehnjahresgrenze des § 18c AEG i.V.m. § 75 Abs. 4 Satz 2 VwVfG vor Beginn der Ausführung des Vorhabens nicht verstrichen und die gewählte Verfahrensart daher die richtige sei. Die Anlage 19.3.3 sei ursprünglich ein Anhang zu Anlage 11.11 gewesen, der im Zuge der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2015 auch mit ausgelegt worden sei. Nach Überarbeitung der Unterlagen sei die Anlage zwar nicht erneut ausgelegt worden; eine Auslegung sei allerdings auch nicht geboten gewesen. Es müssten nicht sämtliche für eine Bewertung des Vorhabens relevanten Unterlagen, sondern lediglich die Dokumente vorgelegt werden, die dem Einzelnen eine Abschätzung des Grades seiner Beeinträchtigung ermöglichen. Hierfür sei die Anlage nicht erforderlich gewesen. Die Einwendungen des Klägers zum Havariefall griffen nicht durch. Die Störfallverordnung sei auf die Umschlaganlage nicht anwendbar, es fehle an einer Zwischenlagerung. Unter Abwägungsgesichtspunkten sei hier zu berücksichtigen, dass die Rechtsordnung nicht gebiete, sämtliche vermeidbaren Risiken um jeden Preis auszuschließen. Daher könne der Kläger nicht verlangen, dass auch unwahrscheinliche Brandszenarien einer Bewertung unterzogen werden. Die Zweifel des Klägers an der ausreichenden Kapazität des Rückhaltebeckens seien nicht begründet. Das geänderte Vorhaben stehe auch mit dem Artenschutzrecht im Einklang. Zugriffsverbote würden nicht verwirklicht, es griffen die Ausnahmen gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 1, Nr. 3 BNatSchG. Auf die von der Region H. erteilte Ausnahmegenehmigung komme es vor diesem Hintergrund nicht an. Dass das Eisenbahn-Bundesamt „überschießend“ im Planänderungsbeschluss eine Ausnahme erteilt habe, begegne keinen Bedenken. Die Betrachtung der Feinstaubbelastung sei abwägungsfehlerfrei erfolgt, insbesondere finde hierbei das aktuelle Regelwerk Anwendung und werde auch auf Bremsenabrieb als Eintragsquelle eingegangen. Hinsichtlich des Schallschutzes habe es keiner Berücksichtigung weiterer Gutachten – insbesondere nicht der vom Kläger erwähnten Gutachten der G. GmbH – bedurft, die durchgeführte Betrachtung sei detailliert und ausreichend. Abwägungsfehler hinsichtlich der Lärmbelastung lägen nicht vor. Die für die schalltechnische Untersuchung zugrunde gelegten Prognosezahlen seien ordnungsgemäß ermittelt. Die vom Kläger angesprochene „Alpha-E-Erweiterung“ trage einem bestimmten Bedarf Rechnung, generiere aber ihrerseits keine weitere Belastung. Die für Zugfahrten angesetzte Geschwindigkeit von 65 km/h sei richtig gewählt. Die neue Fassung der Schall 03, nach der mit 70 km/h zu rechnen sei, finde

keine Anwendung. Darüber hinaus sei zu beachten, dass Rangierfahrten gemäß den einschlägigen Richtlinien mit maximal 25 km/h durchgeführt werden dürften. Hinsichtlich des Anlagenlärms sei entgegen der Einschätzung des Klägers nicht mit Mittelwerten, sondern – wie von der TA Lärm gefordert – mit Maximalwerten gerechnet worden. Für das vom Kläger geforderte dauerhafte Lärmmonitoring existiere keine Rechtsgrundlage. Die temporäre Begrenzung der Lastspiele pro Nachtstunde könne das Eisenbahn-Bundesamt aufgrund seiner Aufsichtsbefugnisse dagegen ohne Weiteres überwachen. Die Gestaltung der Lärmschutzwand an der Schillerstraße sei das Ergebnis eines rechtmäßigen Abwägungsvorganges, die angestellte Kosten-Nutzen-Betrachtung sei nicht zu beanstanden. Der vom Kläger angesprochene Einsatz von Schienenstegdämpfern sei insbesondere aufgrund der niedrigen Fahrgeschwindigkeiten und des Vorhandenseins einer Vielzahl von Weichen sinnvoll nicht möglich.

Die Umschlaganlage ist zwischenzeitlich errichtet worden und hat im Juni 2020 ihren Betrieb aufgenommen. Wegen der weiteren Einzelheiten des Vorbringens der Beteiligten und des Sachverhalts wird auf die Gerichtsakte und die Beiakten verwiesen, die Gegenstand der mündlichen Verhandlung gewesen sind.

Gründe:

Die Klage hat keinen Erfolg. Sie ist zulässig, aber unbegründet. Dies gilt unabhängig davon, ob man den angegriffenen Planänderungsbeschluss als Maßnahme gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG begreift oder ihn – im Wege einer einschränkenden Auslegung des UmwRG – als Maßnahme nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG einstuft.

A.

Die Klage ist zulässig.

Der Senat lässt dabei offen, ob die Zulässigkeit aus der Qualifikation des streitgegenständlichen Planänderungsbeschlusses als Maßnahme nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 lit. a) UmwRG (siehe hierzu unter I.) oder lediglich subsidiär und nach einschränkender Gesetzesauslegung als Maßnahme nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG (siehe hierzu unter II.) folgt.

I.

Im Falle der Einstufung der angegriffenen Entscheidung als solche im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 lit. a) UmwRG ist die gegen sie gerichtete Klage zulässig.

Nach § 2 Abs. 1 Satz 1 UmwRG kann eine nach § 3 UmwRG anerkannte inländische oder ausländische Vereinigung, ohne eine Verletzung in eigenen Rechten geltend machen zu müssen, Rechtsbehelfe nach Maßgabe der Verwaltungsgerichtsordnung gegen eine Entscheidung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 UmwRG einlegen, wenn die Vereinigung erstens geltend macht, dass die Entscheidung Rechtsvorschriften, die für sie von Bedeutung sein können, widerspricht, zweitens geltend macht, durch die Entscheidung in ihrem satzungsgemäßen Aufgabenbereich der Förderung der Ziele des Umweltschutzes berührt zu sein, und drittens zur Beteiligung berechtigt war.

Diese Voraussetzungen erfüllt der Kläger. Er rügt hinsichtlich des Planänderungsbeschlusses insbesondere die Verletzung mehrerer entscheidungserheblicher den Lärmschutz betreffender Rechtsvorschriften. Ausweislich seiner Satzung ist sein Zweck die Förderung des Umweltschutzes, insbesondere die Durchsetzung des Schutzes der Güter des § 2 UVPG (§ 2 Nr. 1 der Satzung). Diesen Zweck führt auch das Eisenbahn-Bundesamt in seinem Schriftsatz vom 11. Oktober 2018 (Seite 2) an. Dass der Kläger dabei nicht selbst ausdrücklich behauptet, durch die Planänderung in seinem satzungsgemäßen Aufgabenbereich berührt zu sein, ist unschädlich (vgl. Niedersächsisches OVG, Urteil vom 09.06.2016 - 12 KN 187/15 -, juris). Der Kläger war darüber hinaus auch zur Beteiligung berechtigt (§ 18a AEG i.V.m. § 73 Abs. 4 Satz 5 VwVfG).

Die Klagefrist gemäß § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO ist gewahrt. Der Planänderungsbeschluss wurde unter anderem im Anzeiger für B. und L. sowie im Anzeiger für L. und S. vom 26. März 2018 öffentlich bekannt gemacht. In der Bekanntmachung wurde mitgeteilt, dass der Änderungsplan in der Zeit vom 4. bis zum 18. April 2018 zur Einsichtnahme ausliege. Die Klagefrist endete mithin am 18. Mai 2018 (§ 57 Abs. 2 VwGO i.V.m. § 222 Abs. 1 ZPO i.V.m. §§ 187 Abs. 1, 188 Abs. 2 BGB i.V.m. § 74 Abs. 4 Satz 3 VwVfG) und damit drei Tage nach Klageerhebung.

Vor diesem Hintergrund kann dahinstehen, ob die Monatsfrist aus § 74 Abs. 1 Satz 2 VwGO tatsächlich galt oder ob – da die dem Planänderungsbeschluss beigefügte Rechtsbehelfsbelehrung abweichend von § 6 Satz 1 UmwRG auf eine sechswöchige anstatt eine zehnwöchige Klagebegründungsfrist hinweist (vgl. zum Vorrang der Regelung des § 4a UmwRG a.F. gegenüber § 18e Abs. 5 AEG a.F.: Senat, Urteil vom 28.08.2018 - 7 KS 108/16 -, juris m.w.N.) – lediglich die Jahresfrist des § 58 Abs. 2 VwGO zu beachten war.

II.

Ebenfalls zulässig ist die Klage, wenn man den streitgegenständlichen Änderungsplan als eine Entscheidung im Sinne des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG ansieht.

§ 2 Abs. 1 Satz 2 UmwRG fordert hier zusätzlich, dass die anerkannte Vereinigung außerdem die Verletzung umweltbezogener Rechtsvorschriften geltend machen muss. Umweltbezogene Rechtsvorschriften sind nach § 1 Abs. 4 UmwRG solche, die sich zum Schutz von Mensch und Umwelt auf den Zustand von Umweltbestandteilen im Sinne von § 2 Abs. 3 Nr. 1 UIG oder Faktoren im Sinne von § 2 Abs. 3 Nr. 2 UIG beziehen.

Mit seinen Einwendungen macht der Kläger fast ausschließlich Verstöße gegen Regelungen in diesem Sinne geltend. Selbst wenn sich in Teilen ein Bezug des klägerischen Vortrags zu umweltbezogenen Rechtsvorschriften hinterfragen lässt, wäre dieser Teil des Vortrages nicht derart vom übrigen Vortrag des Klägers zu trennen, dass nur letzterer einer Begründetheitsprüfung zu unterziehen und ersterer auf der Zulässigkeitssebene auszuscheiden wäre; macht der Kläger auch nur einen Verstoß gegen eine umweltbezogene Rechtsvorschrift geltend, ist sein gesamter Vortrag inhaltlich zu prüfen (vgl. Niedersächsisches OVG, Urteil vom 25. Oktober 2018 - 12 LB 118/16 -, juris).

B.

Die Klage ist jedoch sowohl nach dem Haupt- als auch nach dem Hilfsantrag unbegründet.

Auch dies gilt wiederum unabhängig davon, ob man die Klage als eine solche gegen eine Maßnahme nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 lit. a) UmwRG oder als solche gegen eine Entscheidung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG ansehen möchte (siehe dazu unter I.), weshalb der Senat die Prüfung der Begründetheit der Klage ohne eine entsprechende Qualifizierung des Planänderungsbeschlusses vornimmt (siehe dazu unter II.).

I.

Zwar stellt der angegriffene Änderungsplan im Ausgangspunkt eine Entscheidung im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 lit. a) UmwRG dar (siehe dazu unter 1.). Da für diese allerdings – was nach dem Wortlaut des UmwRG zwingende Voraussetzung für eine Begründetheit der Klage ist – kein Erfordernis zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht (siehe dazu unter 2.), bringt ein striktes Festhalten am Wortlaut des UmwRG (mindestens) Wertungswidersprüche mit sich, die eine einschränkende Auslegung des UmwRG gebieten (siehe dazu unter 3.)

1. Der Planänderungsbeschluss ist im Grundsatz als Entscheidung gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 lit. a) UmwRG einzustufen. Bei der durch Planfeststellungsbeschluss und damit durch eine Zulassungsentscheidung im Sinne von § 2 Abs. 6 Nr. 1 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Fassung vom 29. Juli 2017 (BGBl. I, S. 2808; UVPG n.F.) gestatteten Errichtung der Umschlaganlage handelt es sich um den „Bau einer sonstigen Betriebsanlage von Eisenbahnen, insbesondere einer intermodalen Umschlaganlage oder eines Terminals für Eisenbahnen, soweit der Bau nicht Teil des Baues eines Schienenweges nach Nummer 14.7 ist“ gemäß Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG n.F. oder der – gemäß § 74 Abs. 1 UVPG n.F. maßgeblichen – identischen Nr. 14.8 der Anlage 1 zum UVPG in der vor dem 16. Mai 2017 geltenden Fassung (nachfolgend UVPG a.F.). Sie bedarf daher nach § 3b Abs. 1 Satz 1 UVPG a.F. der Durchführung einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls und es kann für sie die Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung bestehen.

2. Das Bestehen einer solchen Pflicht zur Durchführung einer Umweltprüfung im Sinne von § 1 Abs. 1 Nr. 1 UVPG ist vorliegend gemäß § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG – neben einem Verstoß gegen Rechtsvorschriften, die für die Entscheidung von Bedeutung sind (§ 2 Abs. 4 Satz 1 UmwRG) – Voraussetzung für eine Begründetheit der Klage.

Hier fehlt es indes an dem Erfordernis der Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht nur, wenn es tatsächlich einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf, mithin entweder eine Umweltverträglichkeitsprüfung unmittelbar durch das Gesetz angeordnet ist oder eine gesetzlich vorgesehene Vorprüfung ergibt, dass eine solche vorzunehmen ist (Schieferdecker in: Hoppe/Beckmann/Kment, UVPG, UmwRG, 5. Aufl. 2018, § 2 UmwRG, Rn. 53; Fellenberg/Schiller in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: Februar

2020, § 2 UmwRG, Rn. 62). Gelangt die Behörde im Falle einer allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls – wie hier – zu dem Ergebnis, eine Umweltverträglichkeitsprüfung solle unterbleiben, ist das Gericht an diese Feststellung zwar nicht gebunden; es hat bei der Beantwortung der Frage nach der Erforderlichkeit einer Umweltverträglichkeitsprüfung allerdings den reduzierten Prüfungsmaßstab gemäß § 3a Satz 4 UVPG a.F. zugrunde zu legen, mithin lediglich zu prüfen, ob die Vorprüfung den Vorgaben des § 3c UVPG a.F. entspricht und ihr Ergebnis nachvollziehbar ist.

Bei Zugrundelegung dieses Maßstabes lässt sich nicht feststellen, das Eisenbahn-Bundesamt sei fehlerhaft zu der Erkenntnis gelangt, einer Umweltverträglichkeitsprüfung bedürfe es nicht.

Im Zuge des ursprünglichen, zum Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 führenden Planfeststellungsverfahrens wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie eingeholt, die hohe Risiken für die Schutzgüter Pflanzen und Tiere sowie Landschaft feststellte. Im Untersuchungsgebiet sei eine der größten Zauneidechsenpopulationen Niedersachsens heimisch. Durch den planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan wurden Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen – hinsichtlich der Eidechsenpopulation ein Absammeln und Umsiedeln – verpflichtend vorgeschrieben. Außerdem wurde dort vermerkt, dass nach einer Ausführung der festgelegten Maßnahmen keine erheblichen Beeinträchtigungen verbleiben würden. Zu dieser Einschätzung gelangte nach Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung auch die Planfeststellungsbehörde im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss aus dem Jahr 2005 (S. 25).

Eine im Mai 2016 mit Blick auf die zweite Planänderung erstellte Umweltverträglichkeitsstudie bewertete die Auswirkungen der baulichen Veränderungen und stellte fest, dass sich die Situation im Vergleich zur ursprünglichen Planfeststellung ganz überwiegend nicht ändern werde. Unter zwölf Gesichtspunkten werde es zu einer geringfügigen Verschlechterung, unter einem zu einer Verschlechterung, unter vier Gesichtspunkten zu einer geringfügigen Verbesserung, unter dreien zu einer Verbesserung kommen (vgl. S. 4 der Anlage 12). In der Summe seien die Auswirkungen der zweiten Planänderung im Verhältnis zu dem im Jahr 2005 planfestgestellten Vorhaben marginal und erreichten kein Maß, das die in der ursprünglichen Umweltverträglichkeitsstudie getroffenen Aussagen in Frage stelle. Soweit ein Schutzgut eine zusätzliche Beeinträchtigung erfahre, stehe dieser in jedem Falle auch eine Entlastung gegenüber. Insbesondere werde die vorhabenbedingte Lärmbeeinträchtigung durch die Umstellung bei den Sortierfahrzeugen von solchen auf Schienen zu solchen mit Gummibereifung reduziert.

Diese Einschätzungen teilte das Eisenbahn-Bundesamt im Rahmen der allgemeinen Vorprüfung des Einzelfalls und gelangte zu dem Ergebnis, dass es einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht bedürfe (S. 45 des Planänderungsbeschlusses).

Der Kläger hat weder gerügt, dass diese Vorprüfung nicht den Vorgaben des § 3c UVPG a.F. entspreche, noch dargelegt, dass ihr Ergebnis nicht nachvollziehbar sei. Mängel drängen sich auch von Amts wegen nicht auf, insbesondere fehlt es dem Ergebnis der Vorprüfung nicht an Nachvollziehbarkeit.

Das danach aus Sicht des Klägers mit der Voraussetzung des § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG bestehende Hindernis wird vorliegend auch nicht dadurch überwunden, dass Gegenstand der Klage die Änderung eines Planfeststellungsbeschlusses ist, der in seiner ursprünglichen Fassung eine Umweltverträglichkeitsprüfung zum Gegenstand hatte. Denn mag auch hinsichtlich eines ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses bei wortlautgetreuer Anwendung des § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG für eine anerkannte Vereinigung die grundsätzliche Möglichkeit bestanden haben, erfolgreich Klage zu erheben, ist dies für Rechtsbehelfe gegen nachfolgende Planänderungsbeschlüsse ohne Bedeutung. Eine für das Ausgangsverfahren zu bejahende Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung wird nicht prozessual in etwa nachfolgende Änderungsverfahren „mitgezogen“.

3. Die Folge aus den vorstehenden Feststellungen – dem Rechtsbehelf einer nach § 3 UmwRG anerkannten Vereinigung ist ein Erfolg in der Sache unausweichlich verwehrt, wenn für die angegriffene Entscheidung eine Vorprüfung nach dem UVPG vorzunehmen ist, die Behörde auf Grundlage dieser Vorprüfung aber rechtsfehlerfrei zu der Erkenntnis gelangt, es bedürfe keiner Umweltverträglichkeitsprüfung – bedarf der Korrektur. Denn dieses Verständnis führt zu einem kaum zu rechtfertigenden Wertungswiderspruch: Entscheidungen, für die eine Pflicht zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung kraft Gesetzes nicht bestehen kann, können als solche gemäß § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG beim Vorliegen eines Umweltbezuges (§ 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 UmwRG) gegebenenfalls erfolgreich angegriffen werden, während Vorhaben, für die das UVPG eine Vorprüfung vorsieht und die in der Regel gewichtiger sind, für anerkannte Vereinigungen faktisch unangreifbar werden, wenn die zuständige Behörde fehlerfrei feststellt, dass eine Umweltverträglichkeitsprüfung nicht durchzuführen ist (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.09.2019 - 7 C 5.18 -, juris; Niedersächsisches OVG, Beschluss vom 16.12.2019 - 12 ME 87/19 -, juris). Zum anderen begegnete es mit Blick auf das in Art. 9 Abs. 3 der Aarhus-Konvention geregelte Gebot, Rechtsbehelfe gegen behördliche Entscheidungen zu eröffnen, Richtigkeitszweifeln, wenn anerkannten Vereinigungen in der in Rede stehenden Konstellation ein Rechtsschutz rein tatsächlich generell vorenthalten würde (vgl. BVerwG, Urteil vom 26.09.2019 - 7 C 5.18 -, juris; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 - 5 S 2138/16 -, juris; Schieferdecker in: Hoppe/Beckmann/Kment, UVPG/UmwRG, 5. Aufl. 2018, § 1 UmwRG, Rn. 66; a.A.: BT-Drs. 18/9526, S. 32; Ruffert, DVBl. 2019, 1033, 1039).

Diesem Korrekturbedürfnis ließe sich entsprechen, indem man die angegriffene Entscheidung als solche nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG versteht, für die die Begründetheitsanforderung aus § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG nicht gilt (so BVerwG, Urteil vom 26.09.2019 - 7 C 5.18 -, juris; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 - 5 S 2138/16 -, juris). Erforderlich hierfür ist allerdings eine einschränkende Auslegung des Wortlautes des § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG, der gerade ein Exklusivitätsverhältnis von Maßnahmen nach Nr. 1 und Nr. 5 vorsieht („andere als in den Nummern 1 bis 2b genannte Vorhaben“). Ebenso möglich und mit Blick auf die Folgen der „Umstufung“ einer Entscheidung nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 UmwRG in eine solche nach § 1 Abs. 1 Satz 1 Nr. 5 UmwRG unter dem Aspekt der Behandlung etwaiger Fehler gemäß §§ 4, 7 UmwRG (kritisch hierzu auch Berkemann, ZUR 2021, 149, 156) unter

Umständen naheliegender wäre, in der dargestellten Konstellation § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG im Wege der unionrechtskonformen Auslegung nicht zur Anwendung zu bringen (unionsrechtlicher Anwendungsvorrang). Da die vorliegend angegriffene Entscheidung allerdings weder formelle noch materielle Mängel aufweist, kann dahinstehen, auf welchem Auslegungswege das in der vorliegenden Konstellation in § 2 Abs. 4 Satz 2 UmwRG liegende Rechtsschutzhindernis überwunden wird.

II.

Die Klage ist unbegründet. Der Planänderungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes vom 19. Februar 2018 weist weder durchgreifende Verfahrensmängel (siehe hierzu unter 1.) noch materiell-rechtliche Mängel (siehe hierzu unter 2.) auf.

1. Verfahrensmängel liegen nicht vor.

a. Das Verfahren wurde zutreffend als Änderungsplanfeststellungsverfahren gemäß § 18d AEG i.V.m. § 76 Abs. 1 VwVfG geführt. Mit seiner Rüge, die am Vorhaben vorgenommenen Änderungen hätten nicht lediglich Gegenstand eines Planänderungsbeschlusses sein dürfen, sondern es hätte eines das gesamte Vorhaben betreffenden neuen *Planfeststellungsbeschlusses* bedurft, da mit der Umsetzung des im Jahr 2005 planfestgestellten Vorhabens nicht rechtzeitig begonnen worden und der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss daher ungültig geworden sei, dringt der Kläger nicht durch.

Maßgeblich für das Außerkrafttreten des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses im Falle eines nicht rechtzeitigen Umsetzungsbeginns ist die Zehnjahresfrist des § 18c Nr. 1 AEG i.V.m. § 75 VwVfG. Obwohl § 18c AEG erst durch Gesetz vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I, S. 2833) eingeführt, der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss aber bereits unter dem 14. April 2005 erlassen wurde, findet die Regelung aufgrund der Übergangsbestimmung des § 39 Abs. 2 AEG Anwendung, nach welcher § 18c AEG auch für Planfeststellungsbeschlüsse gilt, die vor dem 17. Dezember 2006 erlassen worden sind, soweit der Plan noch nicht außer Kraft getreten ist.

Nach § 18c Nr. 1 AEG tritt der Plan außer Kraft, wenn mit seiner Durchführung nicht innerhalb von zehn Jahren nach Eintritt der Unanfechtbarkeit begonnen wird, es sei denn, er wird vorher auf Antrag des Vorhabenträgers von der Planfeststellungsbehörde um höchstens fünf Jahre verlängert. Als Beginn der Durchführung des Plans gilt jede erstmals nach außen erkennbare Tätigkeit von mehr als nur geringfügiger Bedeutung zur plangemäßen Verwirklichung des Vorhabens (§ 18c Nr. 4, 1. Hs. AEG i. d. F. vom 09.12.2006; nachfolgend AEG a.F.).

Bei Zugrundelegung dessen bleibt der Einwand des Klägers ohne Wirkung. Daran, dass ein Durchführungsbeginn rechtzeitig vor Ablauf der Zehnjahresfrist stattgefunden hat, bestehen keine ernsthaften Zweifel. Wann die Unanfechtbarkeit des Planfeststellungsbeschlusses aus dem Jahr 2005 eingetreten ist, ist den Verwaltungsvorgängen des Eisenbahn-Bundesamtes, soweit es diese auch für das ursprüngliche Planfeststellungsverfahren vorgelegt hat, zwar nicht zu entnehmen; hierauf kommt es indes nicht an. Denn selbst bei Zugrundelegung des Zeitpunktes des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses – des 14. April 2005 – ist die Zehnjahresfrist gewahrt.

Der einen rechtzeitigen Umsetzungsbeginn in Abrede stellende Vortrag des Klägers ist zum einen nicht plausibel: Der Kläger führt zunächst aus, innerhalb der Zehnjahresfrist seien „lediglich Aufräumarbeiten und Maßnahmen aus der Eidechsenumsiedlung vorgenommen“ worden, setzt dann aber mit der Behauptung fort, „mehr als die formale Anzeige“ sei bis einschließlich April 2015 nicht erfolgt. Die Anwohner hätten beobachtet, dass vor Mitte 2015 gar keine und sodann zunächst nur Aufräumarbeiten hinsichtlich der Vornutzung stattgefunden hätten; eine darüber hinausgehende Bautätigkeit sei erst im Laufe des Jahres 2018 entfaltet worden (Schriftsatz des Klägers vom 11.10.2018, S. 4 f., Bl. 129 f. GA). Mit diesem Vortrag führt der Kläger aus, im Jahr 2014 seien der Umsetzung des Vorhabens dienende Maßnahmen durchgeführt worden; indem er angibt, jedenfalls vor April 2015 sei außer der Abgabe der Baubeginnanzeige keinerlei Tätigkeit entfaltet worden, verneint er derartige Maßnahmen allerdings sogleich aus nicht nachvollziehbaren Gründen wieder. Sollte dieser Widerspruch der – auch im Schriftsatz des Klägers vom 16. November 2020 (Bl. 256 GA) in der Bezugnahme auf mehrere den Beginn der eigentlichen Errichtungsarbeiten betreffende Berichte zum Ausdruck kommenden – Annahme geschuldet sein, als Durchführungsbeginn lasse sich allein der Start der eigentlichen Errichtungsarbeiten qualifizieren, so ist diese Auffassung mit der gesetzlichen Definition des Durchführungsbeginns aus § 18c Nr. 4 AEG a.F. bzw. § 75 Abs. 4 Satz 2 VwVfG nicht vereinbar.

Zum anderen ergibt sich aus dem Vortrag des Klägers selbst, dass die Frist des § 18c Nr. 1 AEG gewahrt wurde: Die vom Kläger eingeräumten Rodungs- und Räumarbeiten stellen einen hinreichenden Durchführungsbeginn dar. Gleiches gilt bezüglich der Umsiedlung der Zauneidechsen, die in dem 2005 planfestgestellten landschaftspflegerischen Begleitplan als artenschutzrechtliche Maßnahme vorgesehen ist (S. 45, 67 Anlage 9; vgl. Walter in: Kühling/Otte, AEG, 2020, § 18c, Rn. 7 f.).

Die Behauptung, vor April 2015 seien außer der Abgabe der Baubeginnanzeige keinerlei Tätigkeiten entfaltet worden, überzeugt jedenfalls in der Sache nicht:

Das Eisenbahn-Bundesamt und die Beigeladene haben jeweils eine Baubeginnanzeige vom 30. Januar 2014 vorgelegt, ausweislich derer ab dem 31. Januar 2014 Rodungsarbeiten begonnen werden sollten (Bl. 72, 112 GA). An diese Baubeginnanzeige anknüpfend hat das Eisenbahn-Bundesamt ausweislich eines von ihm unter dem 28. März 2014 erstellten Vermerks am 26. März 2014 eine Ortsbesichtigung durchgeführt. Zwar meldet der Vermerk Zweifel daran, ob ein „planungsrechtlicher Baubeginn“ vorliege; festgehalten wird in dem Vermerk allerdings, dass umfangreiche Rodungs- und Rückschnittmaßnahmen stattgefunden hätten, mehrere Oberleitungsmasten neu aufgestellt, Biotopschutzmaßnahmen durchgeführt und ein Einsammeln erleichternde Barrieren für Eidechsen errichtet worden seien (Bl. 78 BA007 sowie Bl. 269 f. GA). In einem Schreiben vom 30. April 2014 gibt die DB ProjektBau GmbH gegenüber dem Eisenbahn-Bundesamt mit Blick auf die Zehnjahresfrist nach § 18c AEG ausdrücklich an, die Bauarbeiten hätten begonnen (Bl. 138 BA007). Im Planänderungsbeschluss (B.1.2, S. 30) führt das Eisenbahn-Bundesamt ferner an, im Rahmen des genannten Ortstermins am 26. März 2014 seien neben den Rodungsarbeiten auch eine durchgeführte Baufeldfreimachung sowie die Errichtung eines vorübergehenden Bahnübergangs als Baustellenzufahrt festgestellt worden. Die vom Kläger vorgelegten Lichtbilder stützen die vorgenannten Feststellungen eher, als dass sie sie

widerlegen: Auf ihnen ist jedenfalls erkennbar, dass Rodungsmaßnahmen durchgeführt wurden.

Bei den beschriebenen Maßnahmen handelt es sich auch nicht lediglich um symbolische Akte, die allein zwecks Wahrung der Zehnjahresfrist durchgeführt worden wären, ohne dass beabsichtigt gewesen wäre, diese zeitnah konsequent in Richtung einer Vorhabenverwirklichung fortzusetzen (vgl. BVerwG, Urteil vom 21.10.2009 - 9 C 9.08 -, juris; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 27.06.2014 - 16 D 31/13.AK -, juris).

Vor diesem Hintergrund kann dahinstehen, ob der Kläger mit seinem Einwand möglicherweise nach § 6 UmwRG präkludiert ist, weil er mit Schriftsatz vom 19. Juni 2018 und (einzig) damit innerhalb der Frist des § 6 UmwRG vorgetragen hat, die – von ihm zunächst für einschlägig gehaltene – Fünfjahresfrist des § 75 Abs. 4 VwVfG sei nicht eingehalten worden. Zu einer denkbaren Präklusion führt dabei nicht unmittelbar, dass der Kläger ursprünglich irrig die Fünfjahresfrist für maßgeblich gehalten hat, sondern dass er es in der Annahme deren Anwendbarkeit unterlassen hat, fristgerecht vorzutragen, auch in der zweiten Hälfte der maßgeblichen Zehnjahresfrist sei mit der Durchführung des Vorhabens nicht begonnen worden.

b. Soweit der Kläger einwendet, die Anlage 19.3.3, die eine Simulation der Leibniz Universität Hannover zur Verifikation der Anlagenkonfiguration betrifft, sei nicht vorhanden, macht er hiermit zumindest nicht ausdrücklich einen Verfahrensmangel geltend. Denkbar wäre allerdings, den Einwand dahingehend zu verstehen, dass ein Verstoß gegen das Auslegungserfordernis aus § 18a AEG i.V.m. § 73 Abs. 3 Satz 1 VwVfG bestehe.

Zwar ist entgegen den Ausführungen der Beigeladenen im Schriftsatz vom 13. August 2018 (Bl. 98 GA) nicht ohne Weiteres ersichtlich, dass die Unterlage als Anhang zur ehemaligen Anlage 11.11 im Zuge der ersten Öffentlichkeitsbeteiligung im Jahr 2015 ausgelegt worden wäre. Denn das Eisenbahn-Bundesamt und die Beigeladene haben sich zwar mit Schreiben vom 20. November 2014 (Eisenbahn-Bundesamt, Bl. 37 BA012) und vom 8. Dezember 2014 (Beigeladene, Bl. 52 BA012) über eine Anlage 11.11 und auch konkret über die Simulation der Leibniz Universität Hannover ausgetauscht; eine Anlage 11.11 existiert allerdings weder in der ersten Fassung der Planänderungsantragsunterlagen (dort ist die Anlage 11 lediglich bis zur Anlage 11.8 unterteilt) noch in dem ergänzenden Schallgutachten aus dem Jahr 2014 (dort ist die Anlage 11 bis zur Anlage 11.10 unterteilt). Ob daher die in der genannten Korrespondenz und damit deutlich vor der ersten Auslegung im März/April 2015 erwähnte Anlage 11.11 tatsächlich ausgelegt wurde, ist anhand der vorgelegten Verwaltungsvorgänge nicht zweifelsfrei nachvollziehbar.

Aber selbst wenn die Unterlage nicht ausgelegt wurde, fehlt es der Auslegung nicht an der erforderlichen Anstoßwirkung. Diese ist dann gegeben, wenn die ausgelegten Unterlagen den potentiell Betroffenen das Interesse an der Erhebung von Einwendungen bewusst machen und Dritten die Beurteilung ermöglichen, ob und in welchem Umfang sie von den Umwelteinwirkungen des Vorhabens betroffen werden können (vgl. BVerfG, Nichtannahmebeschluss vom 24.10.2017 - 1 BvR 1026/13 -, juris). Die vom Kläger vermisste Unterlage zu der Simulation der Leibniz Universität Hannover hat nur mittelbaren Bezug zu einer Betroffenheit Dritter: Mit ihrer Hilfe wurde geprüft,

wie die Verfahrensabläufe in der Umschlaganlage sich im Zusammenspiel aller Einzelkomponenten gestalten. Niederschlag gefunden haben die Ergebnisse in einem ersten Schritt in der verkehrlichen Prognose (Anlage 19, insb. Anlage 19.3.1, S. 7, Anlage 19.3.2, S. 3) und sodann – und insoweit für eine Betroffenheit Dritter relevant – in der schalltechnischen Untersuchung (vgl. etwa Anlage 11.1, S. 31). Diese lag aber ebenso wie die verkehrliche Prognose öffentlich aus.

c. Kein relevanter Verfahrensfehler liegt ferner darin, dass die Anhörungsbehörde, nachdem sie im Anschluss an die zweite Auslegung auf die Durchführung eines weiteren Erörterungstermins verzichtet hatte, die danach für die Abgabe der abschließenden Stellungnahme geltende Frist von sechs Wochen ab dem Ende der Einwendungsfrist (§ 18a Nr. 1 Satz 2 AEG), die mit dem 9. November 2016 ablief (Ende der Einwendungsfrist: 28. September 2016), deutlich überschritten hat, indem sie die abschließende Stellungnahme erst unter dem 27. Februar 2017 abgab. Denn die Vorschrift stellt lediglich eine im Falle ihrer Nichtbeachtung sanktionslose Norm dar, die dem Interesse des Vorhabenträgers an einer Beschleunigung des Verfahrens dient. Vor diesem Hintergrund wäre es sinnwidrig, wenn die Fristüberschreitung auf die Klage eines Drittbetroffenen hin dem Verfahren den Boden entziehen könnte (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.03.2009 - 9 A 39.07 -, juris zu § 17a FStrG; Neumann/Külpmann in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 9. Aufl. 2018, § 73, Rn. 141).

2. In materiell-rechtlicher Hinsicht weist der Änderungsplan ebenfalls keinerlei Mängel auf. Er verstößt weder gegen zwingendes Recht (siehe hierzu unter a.), noch verletzt er Anforderungen des Abwägungsgebotes (siehe hierzu unter b.).

a. Verstöße gegen zwingendes Recht liegen nicht vor. Solche ergeben sich nicht aus dem Umgang mit Gefahrgütern in der Umschlaganlage (dazu unter aa.), einer Verletzung artenschutzrechtlicher Bestimmungen mit Blick auf die Umsiedlung der Zauneidechsen (dazu unter bb.), einer Missachtung brandschutzrechtlicher Vorgaben (dazu unter cc.) und auch nicht aus einem Verstoß gegen Wasserrecht durch zu geringe Kapazitäten zum Auffangen kontaminierter Flüssigkeiten (hierzu unter dd.).

aa. Mit seinem Einwand, es bedürfe in Bezug auf bestimmte Gefahrgüter, die länger als 24 Stunden in der Umschlaganlage verblieben, was im Schiene-Straße-Verkehr durchaus möglich sei, einer Genehmigung, außerdem seien die Abstände zwischen der als „Seveso-Betrieb“ einzustufenden Umschlaganlage und der nächstgelegenen Wohnbebauung nicht betrachtet worden, dringt der Kläger nicht durch.

(1) Einem Erfolg des Einwandes steht bereits die Bestandskraft des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses vom 14. April 2005 entgegen. Die zweite Planänderung enthält keinerlei Regelungen, die den ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss mit Blick auf eine (Zwischen-)Lagerung im Schiene-Straße-Verkehr zu transportierender Güter modifizierten. Eine Rechtsschutzmöglichkeit steht dem Kläger insoweit daher nicht mehr offen.

(2) Selbst wenn man die Bestandskraft des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses außer Acht ließe, wäre eine Verletzung zwingenden Rechts nicht feststellbar.

(a) Der Vortrag des Klägers zu einer Verletzung der Planungsanforderungen aus § 50 BImSchG lässt die erforderliche Substanz vermissen; auch sonst spricht

allerdings nichts für eine Verletzung der sich aus der Norm ergebenden Anforderungen. Soweit der Kläger eine vermeintlich unterbliebene Betrachtung des Abstandes der Umschlaganlage zu der umliegenden Wohnbebauung rügt, führt er hierzu nicht näher aus. Tatsächlich beträgt der Abstand der Umschlaganlage zur nächstgelegenen Wohnbebauung – lässt man das Einzelgebäude Eisenbahnlängsweg 4 außer Betracht – mindestens 500 m. Abweichendes ergibt sich auch dann nicht, wenn man das Gebot des § 50 BImSchG unter dem Aspekt des Vorliegens möglicher Abwägungsmängel betrachtet.

(b) Worauf konkret der Kläger mit seinen Ausführungen abzielt, die Umschlaganlage sei ein „Seveso-Betrieb“, wird nicht deutlich. Aus dem von dem Kläger angeführten „Dokument 1471“ – gemeint sein dürfte die E-Mail des Eisenbahn-Bundesamtes an die Beigeladene vom 29. September 2017 (Bl. 1471 BA017), in der auf die zum damaligen Zeitpunkt kürzlich in Kraft getretene Verordnung über Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen (AwSV) hingewiesen und mit Blick auf diese Änderungsbedarf angemeldet wird – ergibt sich dies ebenfalls nicht. Der Kläger greift hier wie auch an anderer Stelle Korrespondenz mit im Laufe des Verfahrens von dem Eisenbahn-Bundesamt gegenüber der Beigeladenen hinsichtlich einzelner Aspekte geäußelter Kritik heraus, die – was der Kläger übergeht – im weiteren Verlauf des Planänderungsverfahrens ihre Erledigung gefunden hat.

Sollte der Vortrag des Klägers darauf abzielen, einen Verstoß gegen Anforderungen an den Umgang mit Gefahrgütern zu monieren, gelingt dies nicht. Ein derartiger Verstoß ist nicht ersichtlich. Insbesondere finden, wie die Beigeladene richtig ausführt und der Kläger in der mündlichen Verhandlung eingeräumt hat, die Regelungen der 12. BImSchV (Störfall-Verordnung) auf den MegaHub L. keine Anwendung.

Gemäß § 1 Abs. 3 der 12. BImSchV gilt diese nicht für Einrichtungen, Gefahren und Tätigkeiten, die in Art. 2 Abs. 2 UAbs. 1 der RL 2012/18/EU vom 4. Juli 2012 („Seveso-III-Richtlinie“) genannt sind, es sei denn, es handelt sich um eine in Art. 2 Abs. 2 UAbs. 2 der RL 2012/18/EU genannte Einrichtung, Gefahr oder Tätigkeit. Art. 2 Abs. 2 UAbs. 1 lit. c) der RL 2012/18/EU nimmt aus ihrem Anwendungsbereich unter anderem die Beförderung gefährlicher Stoffe und deren damit unmittelbar in Zusammenhang stehende, zeitlich begrenzte Zwischenlagerung auf der Straße oder der Schiene außerhalb der unter diese Richtlinie fallenden Betriebe, einschließlich des Be- und Entladens sowie des Umladens von einem Verkehrsträger auf einen anderen Verkehrsträger in Verschiebebahnhöfen heraus. Eine solche zeitlich begrenzte Zwischenlagerung außerhalb eines der RL 2012/18/EU unterfallenden Betriebes liegt bei Zugrundelegung des Betriebsprogramms der Beigeladenen (Anlage 19.1.1 BA001 IV) vor. Dem Betriebsprogramm lässt sich entnehmen, dass eine Zwischenlagerung im Schiene-Straße-Umschlag nur dann stattfindet, wenn ein LKW eine Ladungseinheit anliefert, der für den Weitertransport vorgesehene Zug aber noch nicht eingetroffen ist, oder der Weitertransport einer von einem Zug abgeladenen Ladungseinheit mittels eines noch nicht eingetroffenen LKW stattfinden soll. Eine solche Zwischenlagerung ist nach dem Betriebsprogramm nicht etwa zwingend der Regelfall, dieses sieht vielmehr auch die Möglichkeit einer Direktverladung vor. Anhaltspunkte dafür, dass Ladungseinheiten planmäßig über einen längeren Zeitraum – einen (bloßen) Anhaltspunkt stellt insoweit die 24 Stunden-Regelung aus § 2 Abs. 6 GefStoffV

dar (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 08.06.2005 – 8 A 3745/03 -, juris) – zwischengelagert würden, bietet das Betriebsprogramm der Beigeladenen nicht; solche Anhaltspunkte sind auch sonst nicht erkennbar. Vielmehr bringt die Beigeladene in ihrem Schriftsatz vom 13. August 2018 (S. 9, Bl. 100 GA) gerade zum Ausdruck, dass Transporte grundsätzlich innerhalb von 24 Stunden fortgesetzt würden. Die Umschlaganlage stellt auch keinen von der Richtlinie erfassten Betrieb dar. Etwaige Gefahrstoffe befinden sich dort ausschließlich transportbedingt. Dafür, dass die Umschlaganlage aus anderen Gründen – insbesondere aufgrund der Menge der dort vorhandenen Gefahrstoffe – „Betrieb“ im Sinne von Art. 3 Nr. 1 RL 2012/18/EU sein könnte, spricht nichts.

bb. Ein Verstoß gegen die artenschutzrechtlichen Zugriffsverbote gemäß § 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG liegt entgegen der Auffassung des Klägers mit Blick auf etwaig auf dem Vorhabengelände verbliebene Zauneidechsen nicht vor.

(1) Der Einwand des Klägers scheidet bereits an der Bestandskraft des Planfeststellungsbeschlusses vom 14. April 2005. Mit diesem wurde das nunmehr geänderte Vorhaben in einer Gestaltung zugelassen, die im Fall ihrer Verwirklichung für den vorhandenen Zauneidechsenbestand keine weniger schwerwiegenden Folgen gehabt hätte als die Verwirklichung des Vorhabens in der Gestalt der hier streitgegenständlichen zweiten Planänderung. Der Planänderungsbeschluss setzt sich in der Begründung (B 4.9, S. 64-67) zwar eingehend mit dem Artenschutz auseinander. Soweit der Änderungsplan aber Verfügungen zum Artenschutz trifft (A.4.6, S. 20 f.), handelt es sich bei diesen ausschließlich um die Beigeladene belastende Nebenbestimmungen; weitergehende Eingriffe zulasten der Zauneidechsenpopulation sind mit der Planänderung nicht verbunden.

(2) Auch wenn man eine dem Einwand des Klägers entgegenstehende Bestandskraft nicht bejahen wollte, verstieße der Änderungsplan nicht gegen Artenschutzrecht.

§ 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG verbietet, wild lebende Tiere der besonders geschützten Arten unter anderem zu verletzen oder zu töten oder ihre Entwicklungsformen zu beschädigen oder zu zerstören. § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG untersagt die Beschädigung oder Zerstörung der Fortpflanzungs- oder Ruhestätten der wild lebenden Tiere der besonders geschützten Arten. Allerdings sieht § 44 Abs. 5 Satz 1 BNatSchG für – hier nach überzeugender und vom Kläger nicht angegriffener Begründung des Eisenbahn-Bundesamtes gegebene (vgl. B.4.9, S. 66 f. des Planänderungsbeschlusses) – nach § 15 Abs. 1 BNatSchG unvermeidbare Beeinträchtigungen durch Eingriffe in Natur und Landschaft, die nach § 17 Abs. 1 oder Abs. 3 BNatSchG zugelassen werden, die Geltung der Zugriffsverbote nach Maßgabe von § 44 Abs. 5 Sätze 2 bis 5 BNatSchG vor. Nach diesen liegt ein Verstoß gegen das Tötungs- und Verletzungsverbot i. S. d. § 44 Abs. 1 Nr. 1 BNatSchG 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 Schutzmaßnahmen nicht vermieden werden kann. Diese Voraussetzungen hat das Eisenbahn-Bundesamt im Planfeststellungsbeschluss mit Blick auf die bereits durchgeführten und noch durchzuführenden artenschutzrechtlichen Maßnahmen – insbesondere die in den Jahren 1997, 1998, 2003, 2004, 2010,

2012 sowie 2013 durchgeführten Absammlungen und Umsiedlungen – ausdrücklich bejaht (B.4.9, S. 65 des Planänderungsbeschlusses). Mängel hinsichtlich dieser Einschätzung hat der Kläger nicht substantiiert vorgetragen, solche sind auch nicht ersichtlich. Dies gilt umso mehr, als die Beigeladene in der mündlichen Verhandlung ausgeführt hat, im Rahmen des durch den Planänderungsbeschluss auferlegten Monitorings würden Eidechsen auch weiterhin abgesammelt. Dass, wie es der Kläger offenbar für erforderlich hält, eine durch das Vorhaben bedingte Tötung oder Verletzung einzelner Exemplare mit letzter Sicherheit ausgeschlossen wird, ist nach dem Vorstehenden nicht erforderlich (vgl. Senat, Urteil vom 27.08.2019 - 7 KS 24/17 -, juris; Urteil vom 22.04.2016 - 7 KS 27/15 -, juris; Gellermann in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: Februar 2020, § 44 BNatSchG, Rn. 51 m.w.N.).

An einem Verstoß gegen das Zugriffsverbot nach § 44 Abs. 1 Nr. 3 BNatSchG fehlt es gemäß § 44 Abs. 5 Satz 2 Nr. 3 BNatSchG, wenn die ökologische Funktion der von dem Vorhaben betroffenen Fortpflanzungs- und Ruhestätten im räumlichen Zusammenhang weiterhin erfüllt wird. Auch diese Voraussetzungen bejaht das Eisenbahn-Bundesamt ausdrücklich (B.4.9, S. 65 des Planänderungsbeschlusses), ohne dass dies vom Kläger angegriffen würde.

Selbst wenn man die Position einnehme, die dargelegten Voraussetzungen des § 44 Abs. 5 BNatSchG seien nicht erfüllt, läge aufgrund der von der Region H. unter dem 4. Juli 2013 gemäß § 45 Abs. 7 BNatSchG erteilten Ausnahme, die nach dem Vorstehenden nicht erforderlich gewesen wäre, kein verbotener Zugriff im Sinne von § 44 Abs. 1 Nrn. 1 und 3 BNatSchG vor. Die Ausnahmegenehmigung lässt inhaltliche Mängel nicht erkennen. Hinzu kommt, dass ein etwaiger Rechtsbehelf des Klägers gegen die Ausnahmegenehmigung zwischenzeitlich (jedenfalls) verwirkt ist und es dem Kläger daher nicht mehr offensteht, sich auf eine etwaige Rechtswidrigkeit der Genehmigung zur berufen.

cc. Mit seinen Einwänden zum Brandschutz – die Gefahren des Übergreifens eines Brandes auf einen Zug, LKW oder abgestellte Ladungseinheiten sowie der Ausbreitung toxischer Gase seien nicht oder nicht hinreichend bewertet, die Löschwassereinrichtungen nicht ausreichend – zeigt der Kläger keinen Verstoß gegen zwingendes Recht auf. In Betracht käme insoweit eine Verletzung der Anforderungen des § 4 Abs. 1 AEG.

(1) Ein solcher Verstoß liegt indes nicht vor.

Nach der Regelung in der im Zeitpunkt der Planfeststellung maßgeblichen Fassung vom 27. Juni 2012 (BGBl. I, S. 1421) müssen unter anderem Eisenbahninfrastrukturen den Anforderungen der öffentlichen Sicherheit erstens an den Bau zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme und zweitens an den Betrieb genügen. Eine Konkretisierung finden die Pflichten aus § 4 Abs. 1 AEG insbesondere in § 2 Abs. 1 Satz 1 EBO. Danach müssen Bahnanlagen so beschaffen sein, dass sie den Anforderungen der Sicherheit und Ordnung genügen. Als erfüllt gelten diese Anforderungen, wenn die Bahnanlagen und Fahrzeuge den Vorschriften der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung und, soweit diese keine ausdrücklichen Vorschriften enthält, den anerkannten Regeln der Technik entsprechen. Diesen durch die Normierungen nach § 2 Abs. 1 Satz 1 EBO vorgegebenen Sicherheitsanforderungen ist grundsätzlich dann genügt, wenn

verständige, umsichtige, vorsichtige und gewissenhafte Fachleute für das Eisenbahnwesen nach dem jeweiligen Stand der Technik die Sicherheitsvorkehrungen für ausreichend halten dürfen und sie den Umständen nach zumutbar sind; je schwerer ein zu erwartender Schaden ist und je wahrscheinlicher ein Schadenseintritt, desto strengere Anforderungen können an die zu ergreifenden Sicherheitsmaßnahmen gestellt werden (vgl. VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 - 5 S 2138/16 -, juris m.w.N.).

Hinsichtlich der Frage, in welchem Umfang die Erfüllung der Pflichten aus § 4 Abs. 1 AEG und § 2 Abs. 1 Satz 1 EBO im Zuge der Planfeststellung sicherzustellen ist, bedarf allerdings der Berücksichtigung, dass die eisenbahnrechtliche Planfeststellung, wie schon der Wortlaut des § 18 Satz 1 AEG nahelegt, bau-, nicht betriebsbezogen ist (vgl. Schoen in: Kühling/Otte, AEG, 2020, Einf § 18, Rn. 1; Kramer, AEG, 2012, § 18, Rn. 2). Die Abwehr aus dem Betrieb von Bahnanlagen resultierender Gefahren ist daher nicht Aufgabe der Planfeststellung, sondern der nach dem Landesrecht zuständigen Behörden (vgl. BVerwG, Urteil vom 28.02.2019 - 3 A 4.16 -, juris). Vor diesem Hintergrund mussten und durften die vom Kläger aufgeworfenen Risiken eines Brandes – das Übergreifen eines Brandes auf Züge, LKW oder abgestellte Ladungseinheiten sowie die Ausbreitung von Gasen – im Planfeststellungsbeschluss keiner abschließenden Behandlung unterzogen werden; sie stehen gerade im Zusammenhang mit dem Betrieb der Umschlaganlage, nicht mit deren baulicher Gestaltung.

Betroffen sind bauliche Aspekte zwar mit Blick auf die Leistungsfähigkeit der Löschwassereinrichtungen. Auch insoweit kann ein Verstoß gegen § 4 Abs. 1 AEG allerdings nicht festgestellt werden. Die Behauptung des Klägers, der nach dem Arbeitsblatt DVGW W405 gutachterlich berechnete Löschwasserbedarf „reicht bei einem Übergreifen eines Brandes auf einen ganzen Zug sicherlich nicht mehr aus“, eine die Löschwasserezisternen verbindende Ringleitung der Dimensionierung DN150 – mit anderen Worten eine Ringleitung mit einem Innendurchmesser von etwa 15 cm – sei unterdimensioniert und ein Löschwasserdruck von 2,5 bar nicht genügend, stellt sich als eine lediglich ins Blaue hinein getroffene Aussage dar, die jeden Ansatz einer Substantiierung vermissen lässt.

(2) Vor diesem Hintergrund kann dahinstehen, ob ein Verstoß gegen § 4 Abs. 1 AEG – läge er vor – für die Begründetheit der Klage deshalb nicht von Belang wäre, weil nach § 2 Abs. 4 Satz 1 UmwRG die Begründetheit eines Rechtsbehelfes einer anerkannten Vereinigung zur Voraussetzung hat, dass ein festgestellter Verstoß Belange berührt, die zu den Zielen gehören, die die Vereinigung nach ihrer Satzung fördert, es an einem solchen Bezug aber fehlen könnte, weil § 4 AEG als sicherheitsrechtliche Generalklausel des Eisenbahnrechts (vgl. VGH Baden-Württemberg, Beschluss vom 14.02.2017 - 5 S 2122/16 -, juris) möglicherweise in keinem ausreichenden Zusammenhang mit den von dem Kläger nach dessen Satzung verfolgten Zielen steht.

dd. Indem er in Zweifel zieht, ob in einem Brandfall bei gleichzeitigem Regen das Volumen der Rückhaltebecken ausreichen werde, zeigt der Kläger keinen Verstoß gegen § 62 Abs. 1 Satz 1 WHG oder § 29 Abs. 2 AwSV auf.

Dem Brandschutzkonzept Teil C (Anlage 16, Anlage C1, Katastrophen-, Havarie- und Notfallkonzept, S. 14) kann entnommen werden, dass in den beiden Rückhaltebecken

mit einem Volumen von jeweils 700 m³ neben dem Niederschlagswasser das vollständige Volumen der größten Ladeeinheit mit wassergefährdenden Stoffen aufgenommen und zurückgehalten werden kann. Etwaige Zweifel hieran bringt der Kläger nicht mit Substanz vor. Eine Regelung, nach der es – so scheint es der Kläger für erforderlich zu halten – geboten wäre, für die Umschlaganlage ein Rückhaltebecken in einer Größe zu errichten, die ausreichend wäre, um das gesamte im Falle eines Brandes anfallende Löschwasser aufzufangen, existiert nicht.

b. Der Planänderungsbeschluss leidet nicht unter einem Verstoß gegen das Abwägungsgebot aus § 18 Satz 2 AEG a.F. (jetzt § 18 Abs. 1 Satz 2 AEG).

Das Abwägungsgebot verlangt, dass – erstens – eine Abwägung überhaupt stattfindet, sowie – zweitens – in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, sowie – drittens – weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Innerhalb des so gezogenen Rahmens wird das Abwägungsgebot nicht verletzt, wenn sich die zur Planung ermächtigte Stelle in der Kollision zwischen verschiedenen Belangen für die Bevorzugung des einen und damit notwendig für die Zurückstellung eines anderen entscheidet. Die darin liegende Gewichtung der von der Planung berührten öffentlichen und privaten Belange ist ein wesentliches Element der planerischen Gestaltungsfreiheit und als solches der verwaltungsgerichtlichen Kontrolle entzogen. Diese beschränkt sich im Rahmen des Abwägungsgebots daher auf die Frage, ob die Verwaltungsbehörde die abwägungserheblichen Gesichtspunkte rechtlich und tatsächlich zutreffend bestimmt hat und ob sie – auf der Grundlage des auf diese Weise zutreffend ermittelten Abwägungsmaterials – die aufgezeigten Grenzen der ihr obliegenden Gewichtung eingehalten hat (vgl. BVerwG, Urteil vom 15.12.2016 - 4 A 4.15 -, juris; Urteil vom 19.12.2017 - 7 A 7.17 -, juris; Senat, Urteil vom 04.07.2017 - 7 KS 7/15 -, juris; Urteil vom 31.07.2018 - 7 KS 17/16 -, juris). Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind gemäß § 18 Satz 3 AEG a.F. (jetzt § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG) in Verbindung mit § 75 Abs. 1a VwVfG nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind.

Bei Anwendung dieses Maßstabes lässt sich eine Verletzung des Abwägungsgebotes nicht feststellen. Ohne Erfolg macht der Kläger geltend, die prognostizierten Zahlen zum Schienen- und Straßenverkehr sowie zur Menge der umzuschlagenden Güter und – hieran anknüpfend – die Anzahl der in der lautesten Nachtstunde zu erwartenden Lastspiele der Kräne seien fehlerhaft zu niedrig angesetzt (hierzu unter aa.), eine hinreichende Betrachtung der von der Stadt L. vorgelegten Gutachten der G. GmbH sei unterblieben (hierzu unter bb.), in die schalltechnische Untersuchung sei fehlerhaft eine zu geringe Fahrgeschwindigkeit der Züge eingestellt worden (hierzu unter cc.), die Geräusche der Ein- und Ausfahrten in den MegaHub L. seien zu niedrig angesetzt, sie seien auf Grundlage der TA Lärm, nicht aber der 16. BImSchV zu ermitteln gewesen (hierzu unter dd.), das Eisenbahn-Bundesamt hätte der Beigeladenen weitere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes auferlegen müssen (hierzu unter ee.), der zu erwartende Anlagenlärm sei nicht ordnungsgemäß ermittelt worden (hierzu unter ff.), eine Betrachtung der Feinstaubbelastung sei nicht ausreichend in die Abwägung

einbezogen worden (hierzu unter gg.) und das Eisenbahn-Bundesamt habe verschiedene Brand- und Havarieszenarien nicht oder nicht zutreffend bewertet (hierzu unter hh.).

aa. Der Einwand des Klägers, die prognostizierten Verkehrs- (zum Schienenverkehr unter (1) und zum Straßenverkehr unter (2)) und Umschlagszahlen (hierzu unter (3)) sowie die Anzahl der für die lauteste Nachtstunde zu erwartenden Lastspiele (hierzu unter (4)), auf die die schalltechnische Untersuchung sich jeweils stützt, seien nicht schlüssig, sondern „heruntergerechnet“, greift nicht durch.

(1) Einwendungen, die eine Fehlerhaftigkeit der der schalltechnische Untersuchung zugrunde gelegten Prognosen hinsichtlich des zu erwartenden Schienenverkehrs offenlegten, erhebt der Kläger nicht mit Erfolg.

(a) Der sowohl für die Ermittlung der Menge des Zugverkehrs an sich als auch des hieran anknüpfenden Umschlagsvolumens im MegaHub L. gewählte Prognosehorizont 2025 ist nicht zu beanstanden.

Zwar fällt ins Auge, dass das Prognosejahr 2025 für den Schienenverkehr sich von dem für den Straßenverkehr gewählten Prognosejahr 2030 unterscheidet. Der Kläger führt auch richtig an, dass im Zeitpunkt der Planfeststellung der Bundesverkehrswegeplan 2030 bereits Bestand hatte. Gleichwohl durfte und musste das Eisenbahn-Bundesamt für den Schienenverkehr auf das Prognosejahr 2025 abstellen.

Dies ergibt sich zwar nicht aus § 18g AEG. Satz 1 der Norm sieht vor, dass, wenn einem gemäß § 73 Abs. 1 VwVfG einzureichenden Plan eine Berechnung des Beurteilungspegels für vom Schienenweg ausgehenden Verkehrslärm gemäß § 4 der 16. BImSchV beizufügen ist, die Berechnung des Beurteilungspegels auf die im Zeitpunkt der Einreichung prognostizierte Verkehrsentwicklung – mithin auf die im Zeitpunkt der Einreichung aktuelle Prognose – abzustellen hat. Nach § 18g Satz 2 AEG ist das Planfeststellungsverfahren auf Grundlage dieser Prognose zu Ende zu führen, wenn die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist und sich der Beurteilungspegel aufgrund von zwischenzeitlichen Änderungen der Verkehrsentwicklung weder um mindestens 3 dB(A) noch auf mindestens 70 dB(A) am Tag oder mindestens 60 dB(A) in der Nacht erhöht. Darüber hinaus dürfen gemäß § 18g Satz 3 AEG die Immissionsgrenzwerte des § 2 Abs. 1 i.V.m. § 2 Abs. 2 bis 4 und §§ 4, 5 sowie der Anlage 2 der 16. BImSchV nicht erstmalig überschritten werden.

Dahinstehen kann, ob eine Anwendung des § 18g AEG bereits daran scheitert, dass die – auch durch einen Austausch der schalltechnischen Untersuchung veranlasste – zweite Auslegung im August/September 2016 am 6. August 2016 bekannt gemacht wurde, der Bundesverkehrswegeplan 2030 von der Bundesregierung aber bereits drei Tage zuvor – am 3. August 2016 – beschlossen worden war (BT-Drs. 18/9350). Denn § 18g AEG ist erst durch Gesetz vom 29. November 2018 (BGBl. I, S. 2237) mit Wirkung zum 7. Dezember 2018 eingeführt worden und findet auf das vorliegende Verfahren daher keine Anwendung.

Gleichwohl begegnet die Wahl des Prognosehorizonts 2025 keinen Bedenken. Grund ist, dass trotz Beschlusses des Bundesverkehrswegeplans 2030 mit Blick auf diesen aktualisierte Prognosen zu den Zugzahlen bis zum Abschluss des Planfeststellungs-

verfahrens nicht vorlagen; eine aktuellere Verkehrsprognose als die verwendete existierte daher nicht. Das für die Erstellung des Bundesverkehrswegeplans verantwortliche Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur teilte dem Eisenbahn-Bundesamt auf dessen Nachfrage mit E-Mail vom 5. Januar 2017 (Bl. 784 BA015) mit, dass aktuellere Prognosen zu den künftigen Zugzahlen als diejenigen für das Jahr 2025 bisher nicht vorlägen, man die aktuelleren Zahlen, deren Ermittlung in Auftrag gegeben sei, aber mitteilen werde, sobald diese verfügbar seien. Die vom Kläger thematisierten Forderungen des Eisenbahn-Bundesamtes gegenüber der Beigeladenen nach einer Zugrundelegung des Prognosejahres 2030 auch für den Schienenverkehr wurden (jedenfalls) nach Erhalt dieser E-Mail nicht mehr geäußert. Dass aktuellere Zahlenprognosen bei Planfeststellung vorgelegen hätten, wird vom Kläger vor diesem Hintergrund ohne Substanz behauptet.

(b) Die Prognose der Zugzahlen ist auch nicht deshalb fehlerhaft, weil das Eisenbahn-Bundesamt die „Alpha-E-Erweiterung“ nicht berücksichtigt hat. Der als Variante Alpha-E bezeichnete Ausbau mehrerer vorhandener Strecken in Niedersachsen generiert, worauf die Beigeladene zu Recht hinweist, nicht ein zusätzliches Zugaufkommen, sondern dient der Bewältigung eines vorhandenen und in den angestellten Prognosen berücksichtigten Aufkommens.

(2) Den Einwendungen des Klägers gegen die Prognosen zu der durch den MegaHub L. verursachten Zunahme des Straßenverkehrs fehlt es an Nachvollziehbarkeit; Fehler in den erstellten Prognosen zeigen sie nicht auf.

Wie der Kläger zu der Annahme gelangt, es sei eine – seines Erachtens zu niedrig angesetzte – Zunahme des Verkehrs um 340 LKW pro Tag prognostiziert, erschließt sich nicht. Die Prognose der I. (J.) (Anlage 19.5.3.a), die der Kläger offenbar vor Augen hatte, geht von einem durch das MegaHub L. induzierten LKW-Mehrverkehr von 460 pro Tag aus.

(a) Ob die vom Kläger angegriffene Annahme der J., mit der Inbetriebnahme des MegaHub L. werde sich der von dem nördlich der Umschlaganlage gelegenen Betriebsgrundstück des Unternehmens H. ausgehende LKW-Verkehr in Richtung H.-L. (untersuchte Straßenabschnitte „L385 von der B 65 bis zur Westtangente“ sowie „Westtangente von der L385 bis zur Europastraße“) um 112 Fahrten pro Tag reduzieren, zutrifft, kann dahinstehen. Denn die prognostizierte Abnahme des vom Betriebsgrundstück des Unternehmens H. ausgehenden LKW-Verkehrs ist im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung zwar dem MegaHub L. „gutgeschrieben“ worden: Anlage 11.4 geht für den Prognose-Nullfall für die beiden betroffenen Straßenabschnitte von 909 (L385 von der B 65 bis Westtangente) bzw. 1200 (Westtangente von der L385 bis zur Europastraße) LKW pro Tag aus. Für den Prognose-Planfall setzt sie 833 bzw. 1140 LKW pro Tag an. Die Reduzierungen im Prognose-Planfall entsprechen damit jeweils genau den in der Anlage 19.5.3.a aufgeführten Abnahmen um 76 bzw. 60 LKW pro Tag.

Allerdings führt der Kläger nicht aus, dass, fielen diese „Gutschrift“ fort, die dann für die Straßenabschnitte zu berücksichtigende Zunahme eine für die Immissionsbelastung relevante Erhöhung des Straßenverkehrslärms mit sich brächte. Hierfür spricht auch nichts: Ausweislich der Anlage 11.4 führte die Reduzierung um 76 bzw. 60 LKW pro

Tag dazu, dass sich der Emissionspegel auf beiden Straßenabschnitten tagsüber um 0,2 dB(A) reduzierte, nachts auf dem Abschnitt der L385 von der B 65 bis zur Westtangente um 0,1 dB(A) geringer ausfiele und auf dem Abschnitt der Westtangente von der L385 bis zur Europastraße unverändert bliebe. Haben aber Reduzierungen um 76 bzw. 60 LKW pro Tag derart geringen Einfluss auf den jeweiligen Emissionspegel, muss davon ausgegangen werden, dass die bei einem Entfallen der „Gutschrift“ zu erwartende Zunahme des LKW-Verkehrs um 36 bzw. 52 LKW pro Tag gegenüber dem Prognose-Nullfall (Steigerung um 4 % bzw. 4,3 %) schon auf den Emissionspegel keinen oder kaum Einfluss hätte und sich jedenfalls in der Immissionsbelastung nicht in relevanter Weise niederschläge.

(b) Dessen unbeschadet fehlt es der Prognose des LKW-Verkehrs nicht an Plausibilität, soweit dort eine Reduzierung der von dem Unternehmen H. ausgehenden LKW-Fahrten um 112 pro Tag angesetzt wird. Der Argumentation des Klägers hiergegen liegt die Annahme zugrunde, die Prognose gehe davon aus, dass LKW des Unternehmens H. die L385 sowie die B65 gar nicht mehr nutzen werden; eine derartige Prämisse stellt die Prognose indes nicht auf. Sie legt vielmehr lediglich und ohne Weiteres nachvollziehbar zugrunde, dass LKW des Unternehmens die beiden in Rede stehenden Streckenabschnitte nicht mehr nutzen werden, um zu dem Umschlagbahnhof in H.-L. zu fahren, der durch den MegaHub L. gerade ersetzt wird.

Auch der der Argumentation des Klägers innewohnende Vorwurf, die Prognose blende aus, dass durch die Verlagerung des Güterumschlages aus H.-L. nach L. Verkehrsströme umgelenkt würden, geht fehl. Die Anlage 19.5.3.a prognostiziert neben der Reduzierung des von dem Unternehmen H. ausgehenden LKW-Verkehrs eben auch eine – wenn auch im Vergleich zum Rückgang betragsmäßig geringere und damit in der Summe gleichwohl einen Rückgang ergebende – Zunahme des LKW-Verkehrs auf beiden Streckenabschnitten.

(3) Der die prognostizierten Umschlagszahlen betreffende Einwand des Klägers, das Eisenbahn-Bundesamt habe basierend auf der vom Bundesverkehrswegeplan für den Großraum H. prognostizierten Güterumschlagmenge eine Umschlagmenge von etwa „87.000 LE/Jahr Schiene-Schiene für den MegaHub abgeleitet, um dann zu zeigen, dass sie mit 100.000 LE ein Worst-Case-Szenario gewählt“ (S. 8 des Kläger-Schriftsatzes vom 19. Juni 2018, Bl. 40 GA) habe, obwohl der Bundesrechnungshof für den MegaHub L. einen zusätzlichen Bedarf von 124.000 Lasteinheiten (LE) gesehen habe, ist nur begrenzt nachvollziehbar und greift nicht durch.

Zwar bezieht der Kläger sich deutlich auf die Umschlagmenge im Verkehr Schiene-Schiene. Nicht erkennbar ist indes, woher er die Auffassung nimmt, das Eisenbahn-Bundesamt leite diesbezüglich aus dem Bundesverkehrswegeplan ein Umschlagvolumen von 87.000 LE pro Jahr her und arbeite mit einem „Worst-Case-Szenario“ von 100.000 LE pro Jahr. Tatsächlich liegt dem Planänderungsbeschluss ein prognostiziertes Umschlagvolumen von 100.000 LE pro Jahr zugrunde – allerdings für den Schiene-Straße-Verkehr, nicht für den Schiene-Schiene-Verkehr (vgl. B.4.20.1.4, S. 141, 143, 144 Planänderungsbeschluss; Anlage 1, S. 10; Anlage 11.1, S. 20; Anlage 19.2, S. 3; Anlage 19.3.1, S. 5).

Hinsichtlich des Umschlags im Schiene-Straße-Verkehr geht die Prognose der Beigeladenen in der Tat von einem Volumen von 87.000 LE pro Jahr aus (Anlage 19.2, S. 3). Diesen Wert ermittelt sie nachvollziehbar aus dem für das Prognosejahr 2030 in Bruttotonnen pro Jahr errechneten Umschlagaufkommen für den Standortraum H. und gelangt zu einem Schiene-Straße-Umschlagvolumen von 116.750 LE für diesen im Jahr 2030. Für das im Norden H. gelegene Rail Terminal H. geht sie dabei unter Annahme eines leicht steigenden Bedarfes von einem Umschlagvolumen in der Größenordnung von 30.000 LE pro Jahr aus, die verbleibenden etwa 87.000 LE veranschlagt sie für den MegaHub L. Die vom Änderungsplan – insbesondere auch im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung – angesetzten 100.000 LE pro Jahr im Schiene-Straße-Verkehr stellen damit zwar nicht ausdrücklich ein „worst case-Szenario“ dar, bewegen sich aber deutlich auf der sicheren Seite.

Der vom Kläger angesprochene zusätzliche Bedarf von 124.000 LE pro Jahr dürfte der „Erstellung eines Entwicklungskonzeptes KV 2025 in Deutschland als Entscheidungshilfe für die Bewilligungsbehörden“, erstellt von der K. mbH und der L. GmbH im Jahr 2012, entnommen sein. Dort sind für den Standortraum H. zusätzliche Kapazitäten im Schiene-Straße-Verkehr von 124.000 LE pro Jahr aufgeführt (Abbildung 2-15, S. 32, Abbildung 4-1, S. 76, abrufbar unter <https://www.containerhafen-bohmte.de/app/download/15316692624/kombinierter-verkehr-entwicklungskonzept-kv-2025.pdf%3Ft%3D1547207666+%&cd=3&hl=de&ct=clnk&gl=de>). Das Dokument hat allerdings – wie sein Name bereits deutlich macht – das Prognosejahr 2025 zum Gegenstand und ist daher im Vergleich zu der von der Beigeladenen vorgelegten und im Übrigen ebenfalls von der K. GmbH erstellten Prognose überholt.

Davon abgesehen ergäbe sich ein Abwägungsmangel auch bei Zugrundelegung der überholten Prognose von 124.000 LE für den Standortraum H. nicht: Nach Abzug von 30.000 LE für das Rail Terminal H. verblieben 94.000 LE – und damit noch immer weniger als die in den Berechnungen angesetzten 100.000 LE – für den MegaHub L.

(4) Soweit der Kläger die Aussagekraft der schalltechnischen Untersuchung hinsichtlich der Ermittlung der lautesten Nachtstunde mit dem Argument in Abrede stellt, es seien in die Berechnungen mehrere Mittelwerte eingeflossen, insbesondere der für die lauteste Nachtstunde zugrunde gelegte Wert der Lastspiele gehe auf eine Mittelwertbildung zurück, ist ihm zuzugeben, dass die schalltechnische Untersuchung insofern in der Tat Zweifel aufwirft und mit dem von dem Kläger vorgelegten Gutachten der G. GmbH vom 2. Juni 2020 (S. 7-11) davon auszugehen sein dürfte, dass die für die lauteste Nachtstunde angenommene Anzahl von 122 Lastspielen in der nach dem Betriebsprogramm der Beigeladenen intensivsten Nachtstunde zwischen 1:00 Uhr und 2:00 Uhr im Regelbetrieb deutlich übertroffen würde. Ein Lastspiel stellt dabei den Vorgang der Beförderung eines Frachtgutes von einem Punkt innerhalb der Umschlaganlage zu einem anderen Punkt innerhalb der Umschlaganlage durch einen der Kräne von der Aufnahme des Frachtgutes durch den Kran bis zu dessen Absetzen dar. Wird ein Frachtgut etwa von einem eingefahrenen Zug auf eine Abstellspur und später von dort auf einen LKW gekrant, umfasst dieser Vorgang zwei Lastspiele.

An der Anzahl von 122 Lastspielen in der lautesten Nachtstunde hat allerdings auch das Eisenbahn-Bundesamt Zweifel angemeldet und diesen Wert als nicht hinreichend

plausibilisiert angesehen (vgl. B.4.10.2.3.4., S. 91-94 des Planänderungsbeschlusses). Vor diesem Hintergrund hat es in A.6.1.1 (S. 26) festgestellt, dass der Planänderungsbeschluss in Bezug auf den Schutz vor Anlagenlärm nicht abschließend sei und sich eine abschließende Entscheidung vorbehalten. In A.6.1.2 hat es – auf die Ausführungen der Beigeladenen vom 18. Dezember 2017 (BA 018, Abschnitt „Anlagenlärm“) zur maximalen Anzahl der Lastspiele pro Stunde in der Nachtzeit aufbauend – die in der vollen Nachtstunde maximal zulässige Anzahl an Lastspielen bis zum Ergehen einer abschließenden Entscheidung über den Schutz vor Anlagenlärm auf 122 begrenzt. Mit dieser Begrenzung hält das Eisenbahn-Bundesamt die Beigeladene an ihrer eigenen Prognose fest und ist es der Beigeladenen nicht gestattet, in den Nachtstunden eine höhere Anzahl an Lastspielen pro voller Stunde durchzuführen. Hierdurch ist sichergestellt, dass die tatsächlichen Schallimmissionen in der lautesten Nachtstunde nicht diejenigen überschreiten, die nach der schalltechnischen Untersuchung zu erwarten sind.

Entgegen der Einschätzung des Klägers ist die Beschränkung auf 122 Lastspiele in der vollen Nachtstunde nicht „wirkungslos und unzureichend“. Das vom Kläger im Planänderungsbeschluss vermisste Monitoring ist dort zwar in der Tat nicht geregelt. Das Eisenbahn-Bundesamt hat als gegenüber der Beigeladenen zuständige Aufsichtsbehörde aber jederzeit die Möglichkeit, die Einhaltung der Vorgaben des Planänderungsbeschlusses zu prüfen und erforderlichenfalls durchzusetzen. Der Kläger zeigt auch keine Mängel auf, die bei Beachtung der Beschränkung auf 122 Lastspiele in der vollen Nachtstunde zu einer höheren als der in der schalltechnischen Untersuchung ermittelten Immissionsbelastung führten.

Auf die – vom Kläger zumindest auch nicht ausdrücklich aufgeworfene – Frage der Rechtmäßigkeit der Begrenzung auf 122 Lastspiele kommt es nicht an. Die Begrenzung dient gerade dem Schutz vor unrechtmäßig starkem Anlagenlärm; Nachteile für die Umwelt verursacht sie offenkundig nicht (§ 2 Abs. 4 Satz 1 Nr. 2 UmwRG).

bb. Der Einwand des Klägers, ein Abwägungsfehler liege darin, dass das Eisenbahn-Bundesamt sich nicht hinreichend mit den Rügen auseinandergesetzt habe, die in den von der Stadt L. im Verwaltungsverfahren vorgelegten Gutachten der G. GmbH zur schalltechnischen Untersuchung geäußert worden seien, greift nicht durch.

Der Kläger genügt insoweit nicht dem im Planfeststellungsverfahren zu beachtenden Begründungserfordernis. Denn für die erforderliche fristgebundene Begründung der Klage gegen einen Planfeststellungsbeschluss reicht es nicht aus, wenn der Kläger lediglich pauschal auf im Verwaltungsverfahren geltend gemachte Einwände verweist, ohne auf deren Würdigung im angefochtenen Planfeststellungsbeschluss einzugehen (vgl. BVerwG, Beschluss vom 16.07.2003 - 9 VR 13.03 -, juris; Bayerischer VGH, Urteil vom 24.11.2010 - 8 A 10.40011 -, juris; Senat, Urteil vom 02.09.2020 – 7 KS 17/15 -, juris; Urteil vom 14.08.2015 - 7 KS 148/12 -, juris; Urteil vom 22.04.2016 - 7 KS 35/12 -, juris). Erforderlich ist vielmehr, dass der Kläger innerhalb der Begründungsfrist die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel angibt. Innerhalb dieser Frist muss er die ihn beschwerenden Tatsachen so konkret bezeichnen, dass der Lebenssachverhalt, aus dem er den mit der Klage verfolgten Anspruch ableitet, unverwechselbar feststeht (vgl. BVerwG, Urteil vom 30.09.1993 - 7 A 14.93 -

, juris). Wird der Anspruch auf Aufhebung eines Planfeststellungsbeschlusses oder auf Feststellung seiner Rechtswidrigkeit zum Gegenstand der Klage gemacht, muss sich das Vorbringen des Klägers demnach auf den Planfeststellungsbeschluss, mit dem das Vorhaben zugelassen wird, beziehen. Eine lediglich pauschale Bezugnahme auf früher erhobene Einwände ohne die Berücksichtigung deren Würdigung in der Planfeststellungsentscheidung genügt diesen Begründungsanforderungen nicht; denn Gegenstand der Klage sind nicht die im Verwaltungsverfahren geltend gemachten Einwände, sondern ist der Planfeststellungsbeschluss (vgl. Bayerischer VGH, Urteil vom 24.11.2010 - 8 A 10.40011 -, juris; Senat, Urteil vom 02.09.2020 - 7 KS 17/15 -, juris; Urteil vom 14.08.2015 – 7 KS 148/12 -, juris; Urteil vom 22.04.2016 - 7 KS 35/12 -, juris).

Diese Anforderungen verfehlt der Kläger. Die Einwendungen der Stadt L. wurden von der Anhörungsbehörde in deren Stellungnahme vom 27. Februar 2017 eingehend gewürdigt (Seite 24-61, Bl. 1403R-1425 BA017). In der Begründung des Planänderungsbeschlusses macht das Eisenbahn-Bundesamt sich die Auffassung der Anhörungsbehörde – auch zu Aspekten der schalltechnischen Untersuchung – wiederholt zu eigen. Ferner wurde die schalltechnische Untersuchung im Nachgang zum Anhörungsverfahren weiteren Änderungen unterzogen, die Tekturfassung hat den Stand 10. Oktober 2017. Dass die Einwendungen der Stadt L. nicht unberücksichtigt geblieben sind, wird auch darin deutlich, dass der vom Kläger übernommene, in dieser Form allerdings ohnedies unsubstantiierte Einwand, die Ortschaft A. sei wesentlich stärker durch Lärmimmissionen belastet (S. 5 des Klägerschriftsatzes vom 19. Juni 2018), in dem vom Kläger beauftragten Gutachten der G. GmbH selbst vom 2. Juni 2020 nicht mehr erhoben wird.

Überdies hat das Eisenbahn-Bundesamt einigen Bedenken (auch) der Stadt L. nicht zuletzt dadurch Rechnung getragen, dass es im Planänderungsbeschluss hinsichtlich des Schutzes vor Anlagenlärm keine abschließende Entscheidung trifft und die Anzahl der zulässigen Lastspiele in der lautesten Nachtstunde auf 122 reduziert (A.6.1 des Planänderungsbeschlusses). Vor diesem Hintergrund ist es nicht Aufgabe des Gerichts, herauszufiltern, ob und gegebenenfalls welche der von der Stadt L. zur schalltechnischen Untersuchung geäußerten Rügen der Kläger aufgreifen und noch anbringen könnte.

cc. Zu einem Abwägungsfehler führt nicht, dass in der schalltechnischen Untersuchung für die Zugfahrten innerhalb der Umschlaganlage eine Geschwindigkeit von 65 km/h angesetzt wurde.

(1) Zwar moniert der Kläger zu Recht, dass die vom Schienenverkehr ausgehenden Lärmbelastungen unter Zugrundelegung einer Geschwindigkeit von 70 km/h hätten ermittelt werden müssen. Denn entgegen der Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes findet die 16. BImSchV in der ab dem 1. Januar 2015 geltenden Fassung (16. BImSchV n.F.; BGBl. I, S. 2269) auf den Planänderungsbeschluss Anwendung. Nach deren § 4 Abs. 1 Satz 1 ist der Beurteilungspegel für Schienenwege nach Anlage 2 der 16. BImSchV n.F. zu berechnen. Diese sieht unter Nr. 4.8 für Rangier- und Umschlagbahnhöfe in den Festlegungen zu Tabelle 10, Zeilen 2 bis 4 vor, dass Rollgeräusche von Lok und Güterwagen sowie Aggregat- und Antriebsgeräusche der Lok in allen

Teilen der Rangier- und Umschlagbahnhöfe mit 70 km/h zu ermitteln sind. Umschlagbahnhöfe sind nach Nr. 2.1.12 der Anlage 2 Anlagen des kombinierten Verkehrs als Teil des öffentlichen Eisenbahnverkehrs mit Gleisen für an- und abfahrende Güterzüge, mit Lademitteln und Ladestraßen, die an das öffentliche Straßennetz anbinden, ggf. mit Abstell- oder Zwischenlagerflächen. § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV n.F. regelt, dass abweichend von § 4 Abs. 1 Satz 1 der 16. BImSchV n.F. für Abschnitte von Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist, § 3 i.V.m. Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung der 16. BImSchV weiter anzuwenden ist. Diese enthält eine der Nr. 4.8 der Anlage 2 zur 16. BImSchV n.F. entsprechende Vorgabe für die bei der Berechnung des Beurteilungspegels zugrunde zu legende Geschwindigkeit nicht.

Die von § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV n.F. für eine weitere Anwendbarkeit der Anlage 2 der 16. BImSchV a.F. festgelegten Anforderungen sind nicht erfüllt, es fehlt an einer öffentlichen Bekanntmachung der Auslegung des Plans bis zum 31. Dezember 2014. „Planfeststellungsverfahren“ im Sinne des § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV n.F. ist entgegen der Auffassung des Eisenbahn-Bundesamtes nicht das mit Erlass des Planfeststellungsbeschlusses im Jahr 2005 beendete (Ausgangs-)Planfeststellungsverfahren oder die Gesamtheit der Verfahren für die erste Planfeststellung, die erste sowie die nun streitgegenständliche zweite Planänderung (in diesem Sinne auch Bracher in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: August 2020, § 43 BImSchG, Rn. 21; vgl. hierzu auch Berka in: Kunz/Kramer, Eisenbahnrecht, 53. EL 2020, § 3 16. BImSchV, Rn. 8).

Für ein gegenteiliges Verständnis lässt sich nicht anführen, dass nach ständiger Rechtsprechung ein noch nicht vollzogener Planfeststellungsbeschluss gemeinsam mit einem ihn abändernden weiteren Planfeststellungsbeschluss inhaltlich zu einer einheitlichen Planfeststellungsentscheidung verwächst (vgl. BVerwG, Beschluss vom 04.07.2012 - 9 VR 6.12 -, juris; Beschluss vom 17.09.2004 - 9 VR 3.04 -, juris; Beschluss vom 28.07.1993 - 7 B 49.93 -, juris). Denn die Auffassung, auch die hinter einer solchen einheitlichen Planfeststellungsentscheidung stehenden Planfeststellungsverfahren stellen ein einheitliches Planfeststellungsverfahren – „das Planfeststellungsverfahren“ im Sinne des § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV n.F. – dar, wird weder in der Rechtsprechung noch – soweit ersichtlich – in der Fachliteratur vertreten (insbesondere die den Urteilen des BVerwG vom 06.09.2018 - 3 A 11.15 und 3 A 14.15 -, juris, zugrundeliegenden Sachverhalte unterscheiden sich insoweit, als dort nicht ein bereits festgestellter Plan geändert, sondern Änderungen im laufenden Planfeststellungsverfahren vorgenommen wurden).

Sie wäre auch nicht gerechtfertigt. Beim Änderungsplanfeststellungsverfahren handelt es sich nicht etwa um einen unselbstständigen Annex zum ursprünglichen Planfeststellungsverfahren, sondern dieses bildet ein eigenes – vollwertiges – Planfeststellungsverfahren. Bekräftigt wird diese Einschätzung von § 76 Abs. 1 VwVfG, nachdem es „eines neuen Planfeststellungsverfahrens“ bedarf, wenn vor Fertigstellung des Vorhabens der festgestellte Plan geändert werden soll. Auch § 18d AEG spricht für dieses Verständnis: Die Norm regelt für das Änderungsplanfeststellungsverfahren lediglich Erleichterungen hinsichtlich der Pflichten zur Durchführung von Erörterungsterminen,

erklärt im Übrigen aber die Vorschriften des AEG und damit insbesondere dessen übrige Vorschriften zum Planfeststellungsverfahren für anwendbar. Auch der Wille des Verordnungsgebers steht der Annahme eines „einheitlichen Planfeststellungsverfahrens“ entgegen. Mit der Übergangsvorschrift des § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV n.F. sollte lediglich übermäßiger Umplanungsaufwand in schon fortgeschrittenen Verfahren vermieden, nicht aber jedwede Umplanung unter Umständen auch Jahrzehnte nach der Verordnungsänderung entbehrlich gemacht werden (vgl. BT-Drs. 18/1280, S. 92; ebenso, wenn auch weniger deutlich, zu § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG: BT-Drs. 17/11610, S. 10). Ein in diesem Sinne fortgeschrittenes Stadium hatte das Verfahren zur zweiten Planänderung mit Ablauf des Jahres 2014 indes noch nicht erreicht. Es war zwar eingeleitet, die Bekanntmachung der (ersten) öffentlichen Auslegung erfolgte allerdings erst am 18. Februar 2015.

(2) Erschwerend zum rechnerischen Ansatz einer Geschwindigkeit von nur 65 km/h anstatt 70 km/h kommt hinzu, dass nach dem Vorstehenden auch die Voraussetzungen der nach Einschätzung des Eisenbahn-Bundesamtes anwendbaren Übergangsvorschrift § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG nicht erfüllt sind. Nach der Regelung ist der in der 16. BImSchV a.F. zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag von 5 dB(A) (sog. Schienenbonus) ab dem 1. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Trotz ihres missverständlichen Wortlautes („ist __ __ nicht mehr anzuwenden, soweit __ __ das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde.“; Hervorhebung durch den Senat) zielt auch sie – wie § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV n.F. – darauf ab, Umplanungserfordernisse lediglich in schon weiter fortgeschrittenen Planfeststellungsverfahren zu vermeiden und ist eine weitere Anwendung des Schienenbonus daher nicht schon dann möglich, wenn (nur) das Planfeststellungsverfahren eröffnet ist (so aber der Wortlaut des ursprünglichen Gesetzesentwurfes, vgl. BT-Drs. 17/10771, S. 3; geändert auf Grundlage der Beschlussempfehlung des Ausschusses für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, BT-Drs. 17/11610, S. 6). Hier war – wie dargestellt – das Planfeststellungsverfahren zwar eröffnet, die öffentliche Bekanntmachung der Auslegung des Plans hatte jedoch noch nicht stattgefunden, weshalb in der schalltechnischen Untersuchung die Pegelreduzierung um 5 dB(A) (Nr. 8.2.1 der Anlage 2 der 16. BImSchV n.F.), soweit sie vorgenommen wurde, hätte unterbleiben müssen.

(3) Gleichwohl folgt hieraus kein Abwägungsmangel. Grund ist, dass nach dem von dem Kläger selbst vorgelegten Gutachten der G. GmbH vom 2. Juni 2020 die Beurteilungspegel im Falle der Anwendung der Anlage 2 der 16. BImSchV a.F. um mindestens 5 dB(A) höher ausfallen als bei Anwendung der Anlage 2 der 16. BImSchV n.F. Ursache hierfür ist im Wesentlichen, dass zum einen bei Zugrundelegung der 16. BImSchV n.F. ein erheblicher Anteil an Verbundstoff-Klotzbremsen zu berücksichtigen wäre (vgl. Anmerkungen zu Tab. 4 der Anlage 2 der 16. BImSchV n.F.), die zu einer Reduzierung der Rad-Schiene-Geräusche um 8 bis 10 dB(A) gegenüber einer Nutzung der älteren Grauguss-Klotzbremsen führen. Zum anderen hat der Schienenbonus von - 5 dB(A) für die durch die Umschlaganlage hervorgerufene Lärmbelastung

nur geringe Bedeutung, da er nach der Richtlinie für schalltechnische Untersuchungen bei der Planung von Rangier- und Umschlagbahnhöfen (Akustik 04), auf die die Anlage 2 der 16. BImSchV a.F. verweist, ebenso wie nach Nr. 8.2.2 der Anlage 2 der 16. BImSchV n.F. für Rangierfahrten keine Anwendung findet und in der schalltechnischen Untersuchung insoweit ordnungsgemäß nicht in die Berechnung eingeflossen ist.

(4) Auf den Hinweis der Beigeladenen, dass die Weichen an der Zufahrt zur und innerhalb der Umschlaganlage lediglich für Fahrgeschwindigkeiten von maximal 60 km/h ausgelegt seien und bei Rangierfahrten überdies nur mit einer Geschwindigkeit von 25 km/h gefahren werde (vgl. auch B.4.20.2.2 des Planänderungsbeschlusses, S. 164), kommt es vor diesem Hintergrund nicht an.

dd. Ein Abwägungsfehler ergibt sich auch nicht daraus, dass die Ermittlung der Beurteilungspegel aus den Ein- und Ausfahrten in den bzw. aus dem MegaHub L. auf Grundlage der 16. BImSchV und nicht – wie es der Kläger für erforderlich hält – anknüpfend an Nr. 7.4 TA Lärm gemäß den Bestimmungen der TA Lärm durchgeführt worden ist. Die Berechnung nach den Regelungen der 16. BImSchV ist zutreffend.

Zwar dienen die Ein- und Ausfahrten auf den in Rede stehenden Gleisabschnitten der Nutzung des MegaHub L. Dennoch sind die Gleisabschnitte Eisenbahn i. S. d. § 41 BImSchG. Denn sie sind Teil der „öffentlichen Eisenbahnen“ (§ 3 Abs. 1 Nrn. 2 und 3 AEG) und können aus diesem Grund nicht Anlage im immissionsschutzrechtlichen Sinne sein (§ 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG). Das Gebot des § 41 Abs. 1 BImSchG und dessen verordnungsrechtliche Umsetzung (§ 43 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 BImSchG) erfassen mit dem Tatbestandmerkmal der „Eisenbahnen“ diejenigen Teile der Betriebsanlagen der Eisenbahn, die typischerweise geeignet sind, auf die Verursachung von Verkehrsgeräuschen Einfluss zu nehmen. Dazu gehören insbesondere die Gleisanlage mit ihrem Unter- und Überbau, nicht aber sonstige planfeststellungspflichtige „Betriebsanlagen der Eisenbahn“ i. S. d. § 18 Satz 1 AEG (vgl. BVerwG, Beschluss vom 09.09.2013 - 7 B 2.13 -, juris; Urteil vom 20.05.1998 - 11 C 3.97 -, juris; OVG Nordrhein-Westfalen, Urteil vom 05.09.2014 - 16 D 77/13.AK -, juris; Bracher in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Stand: August 2020, § 41 BImSchG, Rn. 24; a. A. offenbar VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 25.10.2002 - 5 S 1013/00 -, juris). Gestützt wird die Richtigkeit dieser Annahme im Übrigen durch den Umstand, dass die Anlage 2 zur 16. BImSchV n.F., die auf Grundlage des § 43 BImSchG der Durchführung des § 41 BImSchG dient, Vorgaben für die Berechnung des Beurteilungspegels gerade auch hinsichtlich Rangier- und Umschlagbahnhöfen enthält.

ee. Das Eisenbahn-Bundesamt hat auch nicht abwägungsfehlerhaft unterlassen, der Beigeladenen weitere Maßnahmen des aktiven Schallschutzes aufzuerlegen. Die Anordnung über den vom Eisenbahn-Bundesamt festgelegten aktiven Schallschutz hinausgehender Maßnahmen des aktiven Schallschutzes gebietet § 41 BImSchG nicht. Sowohl die Gestaltung der Lärmschutzwand im Bereich der Wohngebäude Schillerstraße ___ in L. als auch der Verzicht auf die Errichtung einer Lärmschutzwand vor dem Gebäude Eisenbahnlängsweg 4 sowie auf den Einsatz von Schienensteg-dämpfern stehen im Einklang mit der Regelung.

Nach § 41 Abs. 1 BImSchG ist bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von unter anderem Eisenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass durch diese keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG gilt dies allerdings nicht, soweit die Kosten der Schutzmaßnahme außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen würden.

(1) Mit der Gestaltung der Lärmschutzwand im Bereich der Wohngebäude Schillerstraße ___ gewährleistet das Eisenbahn-Bundesamt in verhältnismäßigem Umfang aktiven Schallschutz.

Ein Anspruch auf aktiven Schallschutz besteht hinsichtlich der genannten Wohngebäude im Grundsatz: Blicke die Schallschutzsituation unverändert, beliebe das Eisenbahn-Bundesamt es mit anderen Worten bei der im Bereich Schillerstraße bereits vorhandenen 2 m hohen und 155 m langen, allerdings die beiden Mehrfamilienhäuser Schillerstraße ___ im Wesentlichen nicht schützenden Lärmschutzwand, würden die Immissionsgrenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts (§ 2 Abs. 1 Nr. 2 16. BImSchV n.F.) an sämtlichen Gebäuden sowohl am Tage als auch in der Nacht nicht eingehalten werden; einzige Ausnahme wäre das Gebäude Schillerstraße ____, bei dem der Grenzwert nur in der Nacht überschritten würde (Anlage 11.11.3G).

Wie weit der in § 41 Abs. 1 BImSchG festgelegte Vorrang des aktiven Lärmschutzes reicht, ist gemäß § 41 Abs. 2 BImSchG nach Maßgabe einer Kosten-Nutzen-Analyse zu entscheiden. Sie hat davon auszugehen, welcher Betrag für Schutzmaßnahmen aufzuwenden wäre, mit denen die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte vollständig sichergestellt würde (st. Rspr., vgl. nur BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 - 3 A 5.15 -, juris; Urteil vom 10.10.2012 - 9 A 19.11 -, juris; Urteil vom 18.07.2013 - 7 A 9.12 -, juris). Ein derartiger Vollschutz wäre vorliegend möglich. Um ihn zu gewährleisten, müsste die vorhandene Lärmschutzwand auf 15 m erhöht und in dieser Höhe um 106 m verlängert werden, zusätzlich bedürfte es nördlich des Gleises 317 einer weiteren Verlängerung um 296 m in einer Höhe von ebenfalls 15 m. Die Kosten für diese Schutzvariante beliefen sich auf insgesamt etwa ___ EUR oder ___ EUR pro gelöstem Schutzfall im Bereich der Schillerstraße ___ und ___ EUR pro gelöstem Schutzfall im Bereich der Schillerstraße ___ (vgl. Anlage 11.11.1, S. 2). Die Einstufung dieser Kosten als unverhältnismäßig begegnet keinen Bedenken.

Darf die Planfeststellungsbehörde – wie hier – davon ausgehen, dass die Herstellung eines Vollschutzes unverhältnismäßig ist, sind – von dem grundsätzlichen Ziel eines Vollschutzes ausgehend – schrittweise Abschläge vorzunehmen, um so die mit gerade noch verhältnismäßigem Aufwand zu leistende maximale Verringerung der Geräuschbelastung zu ermitteln. Insbesondere sind bei der Kosten-Nutzen-Analyse Differenzierungen nach der Zahl der Lärmbetroffenen zulässig, die in den Kosten pro gelöstem Schutzfall zum Ausdruck kommen. Dabei ist es aber wiederum sachgerecht und aus Gründen der Gleichbehandlung geboten, Schutzabschnitte zu bilden, in denen gleichartige Verhältnisse vorherrschen. Bei welcher Relation zwischen Kosten und Nutzen die Unverhältnismäßigkeit des Aufwandes für aktiven Lärmschutz anzunehmen ist, bestimmt sich nach den Umständen des Einzelfalles (st. Rspr., vgl. BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 - 3 A 5.15 -, juris; Urteil vom 18.07.2013 - 7 A 9.12 -,

juris). Varianten aktiven Schallschutzes, die mit deutlich höheren Kosten bei nur geringfügig besserer Schutzwirkung einhergehen (sog. Sprungkosten), können als unverhältnismäßig ausgeschieden werden (st. Rspr., vgl. BVerwG, Urteil vom 10.10.2012 - 9 A 19.11 -, juris; Urteil vom 15.03.2000 – 11 A 42.97 -, juris).

Diese Betrachtung ist hier von der Beigeladenen in der Anlage 11.11 und insbesondere der Anlage 11.11.1 in nicht zu beanstandender Weise angestellt und von dem Eisenbahn-Bundesamt in B.4.10.2.1 des Planänderungsbeschlusses (S. 76-80) argumentativ übernommen worden. In plausibler Weise gelangt das Eisenbahn-Bundesamt dabei unter Abwägung mehrerer denkbarer Varianten zu dem Ergebnis, dass es einer Erhöhung der vorhandenen Lärmschutzwand im Bereich Schillerstraße ___ nicht bedürfe, die Beigeladene zum Schutz der Gebäude Schillerstraße ___ aber eine Verlängerung der vorhandenen Lärmschutzwand um 106 m bei einer Höhe von 2,5 m zu errichten habe (sog. Variante „LSW 8“). Diese Variante löst im Bereich Schillerstraße ___ zwar keine Schutzfälle, führt aber im Bereich Schillerstraße ___ zum Entfallen von neun Schutzfällen in der Tageszeit bei einer spürbaren mittleren Pegelminderung von 2,7 dB(A) und Kosten pro gelöstem Schutzfall von ___ EUR. Es bleibt zwar bei 15 Schutzfällen in der Nachtzeit; hier wird die Betroffenheit aber zumindest dergestalt reduziert, dass an keinem Immissionspunkt mehr die Schwelle zur potentiellen Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) überschritten wird. Die im Verwaltungsverfahren auf Bitten des Eisenbahn-Bundesamtes von der Beigeladenen in den Blick genommene Variante, die zusätzlich zu der beschriebenen Verlängerung der Lärmschutzwand um 106 m bei einer Höhe von 2,5 m auch eine Erhöhung der schon vorhandenen Lärmschutzwand von 2,5 m auf 3 m vorsieht („LSW 6a“), löst zwar im Abschnitt Schillerstraße ___ vier in den Nachtstunden auftretende Schutzfälle bei einer spürbaren mittleren Pegelminderung von 3,7 dB(A); sie geht allerdings für die zusätzliche Erhöhung von 2,5 m auf 3 m auch mit zusätzlichen Kosten von ___ EUR und mithin ___ EUR pro zusätzlich gelöstem Schutzfall einher. Dagegen, diese Kosten als unverhältnismäßig hoch einzustufen, ist nichts zu erinnern.

Ob die vom Eisenbahn-Bundesamt ermittelten Kosten von mindestens ___ EUR pro gelöstem Schutzfall bei einer Kostenmittelung für den gesamten Bereich Schillerstraße (S. 79 des Planänderungsbeschlusses) unverhältnismäßig hoch sind, kann dahinstehen. Grund ist, dass eine für den gesamten Bereich kostenmittelnde Berechnung mit dem oben dargestellten Gebot der in Abhängigkeit von der Betroffenheit abschnittswisen Betrachtung nicht im Einklang steht und daher keine Berücksichtigung finden kann.

(2) Nach den dargelegten Maßstäben ist auch nicht zu beanstanden, dass das Eisenbahn-Bundesamt für das Wohngebäude Eisenbahnlängsweg 4 darauf verzichtet hat, die Errichtung einer Lärmschutzwand anzuordnen. Das Grundstück Eisenbahnlängsweg 4 liegt im Außenbereich und befindet sich in unmittelbarer Nachbarschaft des westlichen Endes der Umschlaganlage. Es ist mit mehreren Gebäuden bebaut, von denen eines zu Wohnzwecken genutzt wird. Ein Bebauungsplan besteht für die Fläche nicht; die Beigeladene hat für die Beurteilung der Schutzbedürftigkeit vor Schienenlärm in nicht zu beanstandender Weise und mit Billigung des Eisenbahn-Bundesamtes die für ein Mischgebiet geltenden Immissionsgrenzwerte von 64 dB(A) tags und

54 dB(A) nachts zugrunde gelegt (§ 2 Abs. 2 Satz 2, 2. Hs. i.V.m. Abs. 1 Nr. 3 16. BImSchV n.F.).

Nachts würde der Grenzwert im Prognosenullfall mit Ausnahme der nördlichen – schienenabgewandten – Gebäudeseite an sämtlichen Immissionsorten überschritten, dies um bis zu 8,2 dB(A) (IO 62D, 1. OG) und damit insbesondere auch deutlich über die Grenze einer potentiellen Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) hinaus. Im Prognoseplanfall käme es zwar nicht zu weiteren Grenzwertüberschreitungen, die bereits vorhandenen Überschreitungen erhöhten sich allerdings um Werte zwischen 1,1 dB(A) und 1,4 dB(A) (vgl. Anlage 11.11.3A, Seite 1a).

Für das Erreichen eines Vollschutzes des Wohngebäudes bedürfte es der Errichtung einer Kombination aus einer 613 m langen und 20 m hohen sowie einer 223 m langen und 6 m hohen Lärmschutzwand. Die Herstellung dieser Schutzmaßnahme ginge mit voraussichtlichen Kosten in Höhe von 17.772.744,- EUR einher. Von dieser ohne Zweifel unverhältnismäßig kostenintensiven Schutzvariante hat die Beigeladene mehrere Abstufungen vorgenommen, die jeweils die Errichtung einer 223 m langen Lärmschutzwand vorsehen, die sich in den verschiedenen Varianten in der Höhe zwischen 6 m und 2 m und hinsichtlich der Kosten zwischen ___ EUR und ___ EUR bewegen. Keine der abgestuften Varianten vermochte den bestehenden Schutzfall zu lösen. Vor diesem Hintergrund und insbesondere mit Blick auf die massive Vorbelastung des Wohngebäudes stellt es keinen Abwägungsfehler dar, auf die Anordnung aktiver Schallschutzmaßnahmen zu verzichten und stattdessen die Beigeladene ausschließlich zur Erstattung notwendiger Aufwendungen für passive Schallschutzmaßnahmen gemäß der 24. BImSchV zu verpflichten (vgl. A.4.7.2.3, S. 22 des Planänderungsbeschlusses).

(3) Nicht abwägungsfehlerhaft ist ferner, dass das Eisenbahn-Bundesamt den Kläger nicht zum Einsatz von Schienenstegdämpfern verpflichtet hat. Dass der Kläger sich gegen die unterlassene Verpflichtung der Beigeladenen zur Verwendung der Dämpfer überhaupt wenden möchte, geht aus dessen Schriftsätzen selbst nicht hervor; da dieser Aspekt allerdings in dem vom Kläger vorgelegten Gutachten der G. GmbH vom 2. Juni 2020 Erwähnung findet, nimmt der Senat dies zugunsten des Klägers an.

In Betracht käme eine Anordnung zum Einbau von Schienenstegdämpfern von vornherein nur dort, wo – im Bereich der Schillerstraße nach Umsetzung der aufgegebenen Verlängerung der Lärmschutzwand – die Immissionsgrenzwerte nach der 16. BImSchV überschritten werden, mithin im Bereich Eisenbahnlängsweg 4 sowie in den Abschnitten Schillerstraße ___.

(a) Entgegen der von der Beigeladenen zumindest im Verwaltungsverfahren vertretenen Auffassung verhält es sich nicht so, dass das Eisenbahn-Bundesamt eine Verpflichtung zum Einsatz von Schienenstegdämpfern nicht deshalb nicht auszusprechen berechtigt wäre, weil diese erst in der Anlage 2 der 16. BImSchV n.F. Berücksichtigung gefunden haben. Die Anlage 2 der 16. BImSchV n.F. findet, wie ausgeführt (siehe oben B.II.2.b.cc.(1)), vorliegend Anwendung.

Hinzu kommt, dass auch nach § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen ist, dass bei dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen durch diese keine schädlichen

Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Stand der Technik ist nach der Legaldefinition des § 3 Abs. 6 Satz 1 BImSchG der Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen, der die praktische Eignung einer Maßnahme zur Begrenzung von Emissionen in Luft, Wasser und Boden, zur Gewährleistung der Anlagensicherheit, zur Gewährleistung einer umweltverträglichen Abfallentsorgung oder sonst zur Vermeidung oder Verminderung von Auswirkungen auf die Umwelt zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt gesichert erscheinen lässt. Diese Voraussetzungen erfüllen Schienenstegdämpfer, mögen sie auch eine vergleichsweise neue Errungenschaft sein (vgl. etwa noch BVerwG, Urteil vom 08.09.2016 - 3 A 5.15 -, juris), im Zeitpunkt der Feststellung der Planänderung unbestritten (vgl. etwa BVerwG, Urteil vom 13.12.2018 - 3 A 17.15 -, juris).

(b) Gleichwohl konnte sich das Eisenbahn-Bundesamt abwägungsfehlerfrei gegen eine Verpflichtung der Beigeladenen zum Einsatz von Schienenstegdämpfern entscheiden:

(aa) Es ist nicht erkennbar, dass sich Schienenstegdämpfer in den von Grenzwertüberschreitungen betroffenen Bereichen schallmindernd einsetzen ließen. Die Beigeladene hat in ihrer vom Kläger angesprochenen E-Mail vom 6. Mai 2016 (Bl. 416 BA013) ausgeführt, Schienenstegdämpfer könnten „aufgrund der Örtlichkeit ___ nicht vorgesehen werden“. Auch das von dem Kläger selbst vorgelegte Gutachten der G. GmbH vom 2. Juni 2020 legt dar, dass der Einsatz der Dämpfer in Bereichen mit niedriger Fahrgeschwindigkeit und/oder zahlreichen Weichen nicht sinnvoll ist (S. 22).

Vor diesem Hintergrund führt der Kläger nicht mit Substanz aus, dass der Einsatz von Schienenstegdämpfern im Plangebiet zielführend möglich wäre. Insbesondere für die Gleise im Bereich Schillerstraße ____, der selbst für die Maßstäbe des eine erhebliche Vielzahl von Weichen aufweisenden Plangebietes durch auffällig viele Weichen geprägt ist, drängt sich ohne Weiteres auf, dass Schienenstegdämpfer hier kaum effektiv einzusetzen wären.

(bb) Selbst wenn eine Verwendung von Schienenstegdämpfern technisch sinnvoll möglich wäre, stellte ein Verzicht auf diese dennoch keinen Abwägungsmangel dar.

Im Bereich Eisenbahnlängsweg 4 hätte die Verwendung von Schienenstegdämpfern, die zu einer Reduzierung des Beurteilungspegels um bis zu 3 dB(A) führt (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.12.2018 - 3 A 17.15 -, juris sowie Zeile 2, Tabelle 8 der Anlage 2 zur 16. BImSchV n.F.), bei einem maximalen Beurteilungspegel von 63,9 dB(A) (IP 62D, vgl. Anlage 11.11.3E) weder ein Einhalten des maßgeblichen Immissionsgrenzwertes von 54 dB(A) nachts noch auch nur das Unterschreiten der Grenze der potentiellen Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A) nachts zur Folge.

Auch hinsichtlich der Gebäude Schillerstraße ___ bliebe eine (weitere) Reduzierung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) neben der Errichtung der verpflichtend vorgesehenen Schallschutzwand ohne relevanten Effekt: Sämtliche ohne aktiven Schallschutz zu erwartenden Tages-Schutzfälle werden bereits durch die Errichtung der

Lärmschutzwand gelöst. In der Nacht bleiben die Beurteilungspegel auch bei Errichtung der Lärmschutzwand einerseits so deutlich oberhalb des Immissionsgrenzwertes von 49 dB(A), dass auch eine weitere Absenkung um 3 dB(A) nicht zur Einhaltung des Immissionsgrenzwertes führte. Andererseits liegt keiner der bei Errichtung der Lärmschutzwand für die Nacht zu erwartenden Beurteilungspegel oberhalb der Grenze zur potentiellen Gesundheitsgefährdung von 60 dB(A), weshalb die Schienenstegdämpfer auch insoweit ohne Nutzen wären.

Für den Bereich Schillerstraße ___ vermöchte der Einsatz von Schienenstegdämpfern zwar – möglicherweise – die Einhaltung des Immissionsgrenzwertes von 59 dB(A) in allen vier am Tage auftretenden Schutzfällen zu bewirken: Ohne die Dämpfer werden in der Schillerstraße ___ (IP 161D) am Tag 60,0 dB(A), in der Schillerstraße ___ (IP 162D) 59,7 dB(A), in der Schillerstraße ___ (IP 163E) 60,2 dB(A) und in der Schillerstraße ___ (IP 164D) 60,8 dB(A) erreicht. Durch eine Reduzierung des Beurteilungspegels um 3 dB(A) würde der Immissionsgrenzwert von 59 dB(A) jeweils eingehalten. Für die Nacht würde indes keiner der vier vorhandenen Schutzfälle bewältigt: Diese treten an den vorstehend genannten Immissionspunkten mit gegenüber den Tageswerten um 0,7-0,8 dB(A) erhöhten Beurteilungspegeln bei einem zugleich um 10 dB(A) auf 49 dB(A) gesenkten Immissionsgrenzwert auf.

Hat das Eisenbahn-Bundesamt die Kosten für den Einsatz von Schienenstegdämpfern im Bereich Schillerstraße ___ zwar – mit Blick auf die nachvollziehbare Angabe der Beigeladenen, die Örtlichkeiten stünden einer Verwendung der Dämpfer ohnedies entgegen, zu Recht – auch nicht ermittelt, so kann unter Berücksichtigung der Umstände, dass zum einen mehrere Gleisstränge mit Dämpfern ausgerüstet werden müssten und zum anderen die Steigerung des Beurteilungspegels gegenüber dem Prognosenullfall mit Werten zwischen 1,1 und 1,7 dB(A) nur gering ausfällt, bei der Annahme von den einen sechsstelligen Eurobereich erreichenden Kosten pro Gleiskilometer (vgl. BVerwG, Urteil vom 13.12.2018 - 3 A 17.15 -, juris: 130.000,- EUR/Gleiskilometer) doch unterstellt werden, dass diese für die Bewältigung der vier am Tage auftretenden Schutzfälle unverhältnismäßig wären. Ein Abwägungsmangel, wollte man ihn annehmen, hätte vor diesem Hintergrund keinen Einfluss auf das Abwägungsergebnis gehabt.

(c) Selbstständig tragend hinzu kommt, dass der Kläger mit seinem Vorbringen zur unterlassenen Anordnung von Schienenstegdämpfern – unterstellt man einen solchen mit Blick auf die Vorlage des Gutachtens vom 2. Juni 2020 mit Schriftsatz vom 18. Juni 2020 – gemäß § 6 UmwRG ausgeschlossen ist.

§ 6 UmwRG in der Fassung der Bekanntmachung vom 23. August 2017 (BGBl. I, S. 3290) verdrängt vorliegend die fachgesetzliche Klagebegründungsfrist von sechs Wochen gemäß § 18e Abs. 5 AEG in der seit Einführung der Vorschrift durch Gesetz vom 9. Dezember 2006 (BGBl. I, S. 2833, ber. BGBl. I 2007, S. 691) bis zur Klageerhebung unveränderten Fassung. Denn der Gesetzgeber beabsichtigte mit der Einfügung des § 6 UmwRG eine einheitliche und abschließende Regelung für alle Rechtsbehelfe im Geltungsbereich dieses Gesetzes (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 - 9 A 8.17 -, juris; Urteil vom 04.06.2020 - 7 A 1.18 -, juris; Senat, Urteil vom 02.09.2020 - 7 KS 17/15 -, juris; Urteil vom 28.08.2018 - 7 KS 108/16 -, juris). § 18e Abs. 5 AEG

in der Fassung des Änderungsgesetzes vom 29. November 2018 (BGBl. I, S. 2237), nach der § 6 UmwRG nicht anzuwenden ist, beansprucht hingegen mangels einer der dem § 8 Abs. 1 UmwRG entsprechenden Überleitungsvorschrift vorliegend keine Geltung. Da die Regelung mit § 6 UmwRG inhaltlich übereinstimmt, ergäbe sich aus einer Anwendbarkeit im Übrigen auch kein Unterschied.

Gemäß § 6 Satz 1 UmwRG hat eine Person oder eine Vereinigung im Sinne des § 4 Abs. 3 Satz 1 innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung ihrer Klage gegen eine Entscheidung im Sinne von § 1 Abs. 1 Satz 1 oder gegen deren Unterlassen dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben. Erklärungen und Beweismittel, die erst nach Ablauf dieser Frist vorgebracht werden, sind nach § 6 Satz 2 UmwRG nur zuzulassen, wenn die Voraussetzung nach § 87b Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 VwGO erfüllt ist, d. h., wenn der Beteiligte die Verspätung genügend entschuldigt. § 87b Abs. 3 Satz 2 und 3 VwGO gilt gemäß § 6 Satz 3 UmwRG entsprechend, d. h. der Entschuldigungsgrund ist auf Verlangen des Gerichts glaubhaft zu machen und eine Zurückweisung von Erklärungen und Beweismitteln ist nicht möglich, wenn es mit geringem Aufwand möglich ist, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Beteiligten zu ermitteln. Auf die Frage, ob eine Zulassung verspäteten Vorbringens das Verfahren konkret verzögern würde (vgl. § 87b Abs. 3 Satz 1 Nr. 1 VwGO), kommt es hingegen nicht an (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 - 9 A 8.17 -, juris). Die Frist nach § 6 Satz 1 UmwRG kann nach § 6 Satz 4 UmwRG (nur) dann auf Antrag verlängert werden, wenn die Person oder die Vereinigung in dem Verfahren, in dem die angefochtene Entscheidung ergangen ist, keine Möglichkeit der Beteiligung hatte.

Der Zweck des § 6 UmwRG besteht darin, zur Straffung des Gerichtsverfahrens beizutragen, indem der Prozessstoff zu einem frühen Zeitpunkt handhabbar gehalten wird. Schon innerhalb der Begründungsfrist hat der Kläger grundsätzlich den Prozessstoff festzulegen. Damit soll für das Gericht und die übrigen Beteiligten klar und unverwechselbar feststehen, unter welchen tatsächlichen Gesichtspunkten eine behördliche Entscheidung angegriffen wird, was späteren lediglich vertiefenden Tatsachenvortrag nicht ausschließt. Beweismittel für einen späteren förmlichen Beweisantrag sind innerhalb der Klagebegründungsfrist bereits anzugeben. Insgesamt soll nach dem Wegfall der aus dem Verwaltungsverfahren in den Prozess hineinwirkenden materiellen Präklusion (§ 73 Abs. 4 Satz 3 VwVfG; vgl. § 7 Abs. 4 UmwRG) verhindert werden, dass in einem späten Stadium des gerichtlichen Verfahrens neuer Tatsachenvortrag erfolgt, auf den die übrigen Beteiligten und das Gericht nicht mehr angemessen reagieren können (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 - 9 A 8.17 -, juris, m.w.N.).

Über die Klagebegründungsfrist ist nicht nach § 58 VwGO zu belehren. Zwar betrifft dann, wenn das Gesetz zwischen der Einlegung und der Begründung eines Rechtsmittels unterscheidet, die Belehrungspflicht beide Stufen. Anders etwa als die Berufungs- und Revisionsbegründungsfrist wird die Klagebegründungsfrist des § 6 UmwRG aber nicht mit der Zustellung der angefochtenen Entscheidung in Gang gesetzt, sondern läuft als selbstständige Frist ab Klageerhebung. Sie ist zudem im Gegensatz zu den beiden vorgenannten Rechtsmittelbegründungsfristen nicht als Sachurteilsvoraussetzung ausgestaltet, sondern als prozessuale Präklusionsvorschrift für Tatsachen und Beweisantritte. Über die Möglichkeit der Zurückweisung verspäteten

Vortrags ist schließlich auch nicht nach § 87b Abs. 3 Satz 1 Nr. 3 VwGO zu belehren. Dies hat der Gesetzgeber in § 6 Satz 2 UmwRG durch die Beschränkung des Verweises auf § 87b Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 VwGO ausdrücklich bestimmt (vgl. BVerwG, Urteil vom 27.11.2018 - 9 A 8.17 -, juris m.w.N.).

Der – zugunsten des Klägers unterstellte – Vortrag zu den Schienenstegdämpfern durch Übersendung des Gutachtens der G. GmbH mit Schriftsatz vom 18. Juni 2020 ist nach der Klageerhebung am 15. Mai 2018 eindeutig verspätet. Eine (genügende) Entschuldigung der Verspätung im Sinne des § 6 Satz 2 UmwRG i.V.m. § 87b Abs. 3 Satz 1 Nr. 2 VwGO hat der Kläger nicht vorgebracht. Eine solche Entschuldigung wäre auch nicht ohne Weiteres vorstellbar; der Kläger hätte jederzeit die Möglichkeit gehabt, den nachgeschobenen Vortrag zu halten. Ferner wäre es nicht mit geringem Aufwand möglich gewesen, den Sachverhalt auch ohne Mitwirkung des Beteiligten zu ermitteln (§ 6 Satz 3 UmwRG i.V.m. § 87b Abs. 3 Satz 3 VwGO). Als Ausdruck des Verhältnismäßigkeitsprinzips stellt das Tatbestandsmerkmal der eigenen Ermittlungsmöglichkeiten klar, dass sich selbst bei einer Verfahrensverzögerung die Amtsermittlungsmaxime gegenüber der Beschleunigungsmaxime durchsetzt, wenn es dem Gericht ohne nennenswerten sachlichen, finanziellen oder auch zeitlichen Aufwand offensteht, die entscheidungserheblichen Umstände festzustellen. Als gering ist Ermittlungsaufwand bereits dann nicht mehr einzustufen, wenn das Studium umfangreichen schriftsätzlichen Vortrags oder das Durchsuchen von Verwaltungsakten nach entsprechenden Tatsachen und Erklärungen erforderlich würde (vgl. BVerwG, Urteil vom 18.02.1998 - 11 A 6.97 -, juris; Senat, Urteil vom 02.09.2020 - 7 KS 17/15 -, juris; Urteil vom 27.08.2019 - 7 KS 24/17 -, juris). Hier bedürfte es, sofern man den Einsatz von Schienenstegdämpfern nicht bereits aus den von der Beigeladenen mit Schriftsatz vom 4. September 2020 vorgebrachten Gründen für nicht sinnvoll erachten sollte, einer weiteren fachlichen Bewertung, womit ein nicht nur geringer Ermittlungsaufwand verbunden wäre.

ff. Auch die vom Kläger vorgebrachten Einwendungen hinsichtlich der Beurteilung und Behandlung des Anlagenlärms zeigen Abwägungsmängel nicht auf.

(1) Entgegen der Behauptung des Klägers verhält es sich nicht so, dass „essentielle Geräusche“ wie das Aufsetzen des Spreaders auf die Container als vernachlässigbar eingestuft und keiner zureichenden Bewertung unterzogen wurden. Anlage 11.1 (S. 30-32) kann entnommen werden, dass neben den vom Hersteller garantierten Pegelwerten zum Kranfahren, Katzfahren, Heben/Senken und Drehen von Containern auch die Messergebnisse der Geräusche für das Aufnehmen und Absetzen von Containern in vergleichbaren Umschlaganlagen in die Berechnung eingeflossen sind. Hierbei wurden durchgehend auf der sicheren Seite liegende Werte verwendet. Eine Einstufung „als vernachlässigbar“ stellt dies nicht dar.

(2) Der in der mündlichen Verhandlung vom Kläger hervorgehobene und kritisierte Umgang des Eisenbahn-Bundesamtes mit der hohen Störwirkung der an den Kränen angebrachten Läutewerke ist nicht abwägungsfehlerhaft. Das von dem Kläger selbst vorgelegte Gutachten der G. GmbH vom 2. Juni 2020 stellt hinsichtlich der Läutewerke fest, dass deren Einsatz auch nach Korrektur eines ursprünglich in der schalltechnischen Untersuchung unterlaufenen, dann aber korrigierten Berechnungsfehlers

(Ermittlung eines Schalleistungspegels von 99 dB(A) anstelle des zuvor berechneten Wertes von 96 dB(A), S. 36 der Anlage 11.1) nicht zu einer Grenzwertüberschreitung führt. Das in dem Gutachten betonte und in der Natur der Sache liegende Störpotenzial der Lautwerke ist – auch dies räumen die vom Kläger beauftragten Gutachter ein – durch Berücksichtigung eines Zuschlags von 6 dB(A) in die Berechnung eingeflossen. Dabei bewegt sich die Berechnung sehr deutlich auf der sicheren Seite, da – soweit für den Senat erkennbar – der Zuschlag von 6 dB(A) für die gesamte Tageszeit von 16 Stunden und nicht lediglich, wie dies nach Nr. 6.5 der TA Lärm nur geboten gewesen wäre, für die erste Stunde und die beiden letzten Stunden des Tageszeitraums vorgenommen wurde. Dass, wie der Kläger in der mündlichen Verhandlung ausgeführt hat, technische Möglichkeiten für eine weitere Reduzierung der durch die Lautwerke verursachten Lärmbelastung bestünden, mag sein; soweit und solange die von der Planfeststellungsbehörde gewählte Lösung sich allerdings – wie hier – im Rahmen der gesetzlichen Grenzwerte bewegt, wird eine getroffene Abwägungsentscheidung nicht dadurch fehlerhaft, dass sie nicht das technische Optimum abbildet.

(3) Dass das Eisenbahn-Bundesamt keine Anordnung fortlaufender Lärmmessungen in den Planänderungsbeschluss aufgenommen hat, begründet keinen Abwägungsmangel. Der Kläger übergeht insoweit, dass das Eisenbahn-Bundesamt den Planänderungsbeschluss in A.6.1.1 (S. 26) für hinsichtlich des Schutzes vor dem aus einheitlicher Sicht aller Beteiligten die maßgebliche Lärmquelle darstellenden Anlagenlärm gemäß § 18 Abs. 1 Satz 3 AEG i.V.m. § 74 Abs. 3 VwVfG vorläufig erklärt hat. Das Eisenbahn-Bundesamt behält sich in A.6.1.4 ausdrücklich vor, nach Durchführung der der Beigeladenen durch A.5.2.1 des Planänderungsbeschlusses aufgegebenen weiteren zwei Schallmessungen und Vorlage der auf deren Grundlage vorgenommenen Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung (vgl. A.6.1.3) etwaige Vorkehrungen zum Schutz vor Anlagenlärm zu treffen. Die Verpflichtung der Beigeladenen zur Durchführung fortlaufender Lärmmessungen durch das Eisenbahn-Bundesamt im Zuge der noch ausstehenden abschließenden Entscheidung über den Schutz vor Anlagenlärm ist dabei nicht ausgeschlossen. Dass es für eine derartige Anordnung – wie die Beigeladene zu meinen scheint – generell an einer Rechtsgrundlage fehlte, ist unzutreffend; insbesondere das Abwägungsgebot aus § 18 Satz 2 AEG a.F. vermöchte eine entsprechende Anordnung unter Umständen zu stützen (vgl. BVerwG, Urteil vom 17.11.2016 - 3 C 5.15 -, juris; Urteil vom 21.11.2013 - 7 A 28.12 -, juris).

Zutreffend geht das Eisenbahn-Bundesamt dagegen in der Begründung des Planänderungsbeschlusses davon aus, dass ihm bei Zugrundelegung der gegenwärtigen Erkenntnisse keine fachgesetzliche Rechtsgrundlage zur Verfügung steht, mit deren Hilfe sich der Beigeladenen fortlaufende Lärmmessungen hätten abfordern lassen; insbesondere an den tatbestandlichen Voraussetzungen des § 29 Abs. 2 BImSchG fehlt es (vgl. B.4.10.2.3.3, S. 88-91, insb. S. 90 des Planänderungsbeschlusses). Gegenteiliges führt auch der Kläger mit Substanz nicht aus. Dass sich dies nach Durchführung der zwei Lärmmessungen und der hieran anknüpfenden Überarbeitung der schalltechnischen Untersuchung anders darstellen könnte, lässt sich indes nicht ausschließen.

Die Forderung des Klägers nach der Auferlegung einer Pflicht zur Durchführung eines dauerhaften Lärmmonitorings versteht der Senat nicht als Angriff auf die Entscheidung

des Eisenbahn-Bundesamtes, den Planänderungsbeschluss teilweise für vorläufig zu erklären. Ein derartiges Vorgehen entspräche auch kaum dem Rechtsschutzinteresse des Klägers. Dass die Vorläufigkeitserklärung eine den Interessen des Klägers dienende Maßnahme darstellt, ergibt sich nicht zuletzt daraus, dass sich die Begründung des Eisenbahn-Bundesamtes hinsichtlich seiner Entscheidung zur Vorläufigkeitserklärung (B.4.10.2.3.4, S. 91-94 des Planänderungsbeschlusses) im Kern mit den diesbezüglichen Argumenten in dem von dem Kläger vorgelegten Gutachten der G. GmbH vom 2. Juni 2020, das (ebenfalls) die Prognose zur Anzahl der Lastspiele in der lautesten Nachtstunde für nicht plausibel hält (S. 7-12 des Gutachtens), deckt.

(4) Der Beigeladenen nicht weitere als die von ihr zugesagten und in A.5.2.1 des Planänderungsbeschlusses (S. 25) berücksichtigten zwei Lärmmessungen – eine während des Probetriebes, eine weitere nach Ablauf von drei Jahren nach Ende des Probetriebes – aufzuerlegen, ist entgegen der Auffassung des Klägers nicht in abwägungsfehlerhafter Weise ungenügend.

Nicht hinreichend deutlich wird, welches Alternativvorgehen der Kläger von dem Eisenbahn-Bundesamt konkret erwartet hätte. Sollte es sich so verhalten, dass das Eisenbahn-Bundesamt nach seiner Vorstellung einen auch hinsichtlich des Schutzes vor Anlagenlärm endgültigen Planänderungsbeschluss hätte erlassen, diesen aber um die Pflicht zu fortgesetzten Lärmmessungen ergänzen sollen, wäre ein solches Vorgehen rechtswidrig. Denn in diesem Falle basierte die Änderungsplanung auf einer – insoweit sind Kläger und Eisenbahn-Bundesamt sich einig – nicht schlüssigen Prognose hinsichtlich der zu erwartenden Anzahl an Lastspielen der Kräne in der lautesten Nachtstunde, die sich darin fortsetzte, dass die Annahmen hinsichtlich der zu erwartenden Lärmimmissionen nicht belastbar wären.

Sollte die Kritik des Klägers dagegen dahin gehen, dass er unter Beibehaltung der unter A.6. des Planänderungsbeschlusses getroffenen Vorläufigkeits- und Vorbehaltsentscheidungen die Auferlegung weiterer Lärmmessungen erwartet hätte, wären auch solche Regelungen rechtswidrig. Eine Rechtsgrundlage für die Anordnung weiterer Messungen war nicht vorhanden.

Eine fachgesetzliche Rechtsgrundlage stand dem Eisenbahn-Bundesamt – wie oben dargestellt (siehe oben B.II.2.b.ff.(3)) – nicht zu Gebote.

Auch auf das Abwägungsgebot gemäß § 18 Satz 2 AEG a.F. hätte sich die Anordnung weiterer Messungen nicht stützen lassen: Mit dem Kläger und dem Eisenbahn-Bundesamt geht der Senat davon aus, dass die Prognose der Beigeladenen zur Anzahl der in der lautesten Nachtstunde durchzuführenden Lastspiele der Kräne nicht plausibel ist. Das Gutachten der G. GmbH vom 2. Juni 2020 leitet nachvollziehbar und auch von der Beigeladenen unwidersprochen her, dass die von der Beigeladenen für die Nachtzeit angesetzten 848 Lastspiele sich aufgrund der Einfahr- und Abfertigungszeiten der Züge nicht – auch nicht ungefähr – gleichmäßig über die Nachtstunden verteilen, sondern die umschlagstärkste Nachtstunde mit 4,67 abzufertigenden Zügen im Stundenmittel zwischen 1:00 Uhr und 2:00 Uhr liegt, womit in diese Stunde 17,5 % der nächtlichen Gesamtumschlagstätigkeit fallen, was zur Folge hat, dass von den 848 Lastspielen rund 148 – nicht 122 – in der Zeit zwischen 1:00 Uhr und 2:00 Uhr stattfinden (vgl. S. 7-10 des Gutachtens). Vor diesem Hintergrund der nicht

belastbaren Prognose von 122 Lastspielen in der lautesten Nachtstunde hätte das Eisenbahn-Bundesamt im Grundsatz – wie es selbst richtig ausführt (S. 92 f. des Planänderungsbeschlusses) – entweder weitere Sachverhaltsermittlung betreiben oder – sollte eine solche nicht möglich oder nicht erfolgversprechend sein – den Antrag der Beigeladenen ablehnen müssen. Innerhalb dieses Spektrums stellt die vom Eisenbahn-Bundesamt entwickelte Gesamtkonzeption, die sich aus dem Zusammenspiel der von der Beigeladenen vorzunehmenden zwei Lärmmessungen (A.5.2.1), der Vorläufigkeitsfeststellung zum Schutz vor anlagenbezogenem Lärm (A.6.1.1) und der Begrenzung der zulässigen Anzahl von Lastspielen in der lautesten Nachtstunde (A.6.1.2) ergibt, einen schlüssigen Mittelweg dar, der die Vorhabenzulassung einerseits und den Schutz vor Anlagenlärm andererseits bestmöglich miteinander vereint. Möglich war dieser Weg aufgrund der Bereitschaft der Beigeladenen, zwei Lärmmessungen durchzuführen. Stattdessen entweder den Antrag abzulehnen oder auf weitere Sachverhaltsaufklärung zu drängen, von der unklar ist, ob sie mit Blick auf den Pilotcharakter der Umschlaganlage ohne Probetrieb überhaupt leistbar wäre, hätte sich dagegen voraussichtlich als unverhältnismäßig zulasten der Beigeladenen dargestellt.

Der Lärmschutz leidet unter dem von dem Eisenbahn-Bundesamt eingeschlagenen Weg nicht. Durch die Begrenzung der Lastspiele in der lautesten Nachtstunde auf 122 werden die – auch nach dem von dem Kläger vorgelegten Gutachten der G. GmbH vom 2. Juni 2020 maßgeblichen – Schallemissionen beim Güterumschlag bis zu einer endgültigen Entscheidung über den Schutz vor Anlagenlärm wirksam begrenzt und wird insoweit sichergestellt, dass die nach der schalltechnischen Untersuchung zu erwartende Belastung durch Anlagenlärm nicht überschritten wird. Die Beigeladene muss sich aufgrund der Begrenzung – wie ausgeführt – an ihrer eigenen Prognose festhalten lassen. Die Wirksamkeit dieses Regelungsmechanismus würde durch mehr oder andere Lärmmessungen nicht gesteigert.

gg. Die Behauptung des Klägers, bei der Ermittlung der Feinstaubbelastung sei der Feinstaub aus Bremsabrieb nicht berücksichtigt worden, ist unzutreffend und offenbart keinen Abwägungsfehler. In B.4.10.5 (S. 102) des Planänderungsbeschlusses stellt das Eisenbahn-Bundesamt fest, dass das Vorhaben mit den Belangen des Schutzes vor stofflichen Immissionen vereinbar sei. Zu den stofflichen Immissionen gehört auch durch Bremsabrieb hervorgerufener Feinstaub. Dieser wurde im Gutachten der M. GmbH vom 14. Januar 2016 (Anlage 18, BA001 IV, S. 13, sowie Anlage A 2.2.2, vgl. auch B.4.20.2.1 des Planänderungsbeschlusses, S. 167) einer ausdrücklichen Betrachtung unterzogen. Dieser Betrachtung liegen die hinsichtlich des Feinstaubes damals wie gegenwärtig aktuellen Grenzwerte der §§ 4, 5 der 39. BImSchV zugrunde.

Soweit der Kläger darüber hinaus rügt, „fehlende Daten zur Feinstaubbelastung aus anderen Quellen“ seien nicht ausreichend gewürdigt worden, ist dieser Vortrag ohne Substanz. Es bleibt unklar, ob er sich auch insoweit auf eine bremsabriebbedingte Feinstaubbelastung bezieht oder andere – von ihm nicht benannte – Feinstaubquellen anspricht. Im Übrigen hat das Gutachten der M. GmbH weitere Feinstaubquellen in den Blick genommen und hinsichtlich dieser festgestellt, dass sie zu den Gesamtemissionen kaum beitragen oder von den Immissionsorten derart weit entfernt sind,

dass sie für die Immissionsprognose vernachlässigt werden können (Anlage 18, S. 17).

hh. Fehler in der Abwägung der sich aus einem Brand oder einem sonstigen Havarie-/Katastrophenfall auf dem Gelände der Umschlaganlage möglicherweise ergebenden Folgen bringt der Kläger nicht mit Erfolg an.

(1) Seine Kritik an der gutachterlichen Einschätzung, nach der es einer Bewertung des Szenarios „Übergriff eines Brandes auf die Ladung von LKW, Zügen und abgestellten Ladeeinheiten“ nicht bedürfe, weil dessen Verwirklichung als unwahrscheinlich einzu-stufen sei, bleibt unsubstantiiert. Er macht lediglich geltend, einer Bewertung hätte es deshalb bedurft, weil möglicherweise die Wahrscheinlichkeit des Schadenseintritts gering, das Schadensausmaß aber „katastrophal“ sei und bei Gefahrverwirklichung „die von der EU vorgegebenen Grenzen“ überschritten würden. Woher er die Annahme nimmt, das Szenario sei entgegen der gutachterlichen Auffassung hinreichend wahr-scheinlich, um einer Bewertung zu bedürfen, bleibt ebenso unbeantwortet wie die Frage, wie er zu der Einschätzung gelangt, das bei Gefahrverwirklichung zu erwar-tende Schadensausmaß sei – was auch immer dies konkret bedeuten mag – „kata-strophal“. Welche Grenz- oder Prüfwerte er im Falle eines Schadenseintritts über-schritten sieht, legt er nicht dar.

(2) Zutreffend führt der Kläger zwar an, eine Betrachtung der zu erwartenden Ausbrei-tung von Gasen im Falle eines Brandes oder einer Leckage sei unterblieben. Hierin besteht allerdings kein Abwägungsfehler.

Mag, wie der Kläger richtig feststellt, die Ortschaft L. vom Gelände der Umschlagan-lage aus betrachtet auch in Hauptwindrichtung liegen, so befindet sich die nächstge-legene Wohnbebauung doch in einer Entfernung von mehr als 500 m von diesem und ist ein Brand oder eine Leckage mit Gasemissionen in einem Umfang, der zu einem relevanten Eintrag in den nächstgelegenen Wohngebieten führte, ein zwar keines-wegs ausgeschlossenes, aber nachvollziehbar dargelegt doch so hinreichend un-wahrscheinliches Ereignis, dass es einer gesonderten Betrachtung nicht bedurfte. Ge-genteiliges führt der Kläger nicht mit Substanz aus.

Ein Anspruch, unter allen Umständen und in jedem Fall vollständig von brand- oder leckagebedingten Gaseinträgen verschont zu bleiben, besteht nicht. Eine hundertpro-zentige Sicherheit ist nicht erreichbar und kann nicht verlangt werden, es kann insbe-sondere keinem Vorhabenträger zugemutet werden, alle nur denkbaren Möglichkeiten und Tatbestände von Gefahren und Schäden vollständig abzusichern (vgl. BVerwG, Urteil vom 12.04.2000 - 11 A 18.98 -, juris; Urteil vom 08.07.1998 - 11 A 30.97 -, juris; VGH Baden-Württemberg, Urteil vom 20.11.2018 - 5 S 2138/16 -, juris; Hessischer VGH, Urteil vom 12.06.2012 - 2 C 2435/11.T -, juris; Basillie in: Kunz/Kramer, Eisen-bahnrecht, 53. EL 2020, Erläuterungen zu § 2 Abs. 1 EBO).

Der Befürchtung „katastrophaler“ Auswirkungen im Brandfall steht im Übrigen die gut-achterliche Einschätzung entgegen, eine Einordnung der bestehenden Risiken in die „Gefahrengruppe II“ mit einem ABC-Ereignis „ABC klein“ nach dem ABC-Konzept Nie-dersachsen sei ausreichend (Anlage 16, Anlage C1, Katastrophen-, Havarie- und Not-fallkonzept, S. 13). Nach dem genannten Konzept müssen die bei einem Ereignis

„ABC klein“ eingesetzten Feuerwehreinheiten lediglich in der Lage sein, kleine Gefahrgutunfälle selbstständig abzuarbeiten und geeignete Maßnahmen bei großen Ereignissen einzuleiten (S. 6 des Konzeptes).

(3) Hinsichtlich der Dimensionierung der Löschwassereinrichtungen ist ein Abwägungsfehler ebenfalls nicht festzustellen. Der Einwand des Klägers hierzu ist unsubstantiiert, insoweit wird auf die Ausführungen unter B.II.2.a.cc.(1) oben verwiesen.

C.

Dem mit Schriftsatz vom 11. Oktober 2018 gestellten Antrag des Klägers, das Verfahren gemäß § 94 VwGO im Hinblick auf die Verfassungsbeschwerde mit dem Aktenzeichen 1 BvR 1160/18 auszusetzen, war nicht nachzugehen, nachdem das Bundesverfassungsgericht mit Beschluss vom 29. April 2019 die Verfassungsbeschwerde nicht zur Entscheidung angenommen hat. Im Übrigen dürfte sich der Antrag auch deshalb erledigt haben, weil sich die Verfassungsbeschwerde gegen die Übergangsregelung in § 4 Abs. 3 Satz 1 der 16. BImSchV n.F. wendete, der Kläger mit Blick auf das Gutachten der G. GmbH vom 2. Juni 2020 die – wie dargelegt zu Unrecht erfolgte – Anwendung der Anlage 2 zur 16. BImSchV a.F. aber nicht mehr angreift.

Die Kostenentscheidung beruht auf §§ 154 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO.

Die Entscheidung zur vorläufigen Vollstreckbarkeit folgt aus § 167 Abs. 2 VwGO i.V.m. § 709 Satz 1, 2 ZPO.

Gründe für die Zulassung der Revision gemäß § 132 Abs. 2 VwGO liegen nicht vor.