



Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

OVG 1 G 3/94

Niedergelegt in unvollständiger
Fassung auf der Geschäftsstelle
am 17. Juni 1996
gez. Winselmann
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes

Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

Beigeladene:

[REDACTED]

Prozeßbevollm.:

[REDACTED]

hat das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 1. Senat - aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 11. Juni 1996 durch die Richter Prof. Pottschmidt, Eiberle-Herm und Alexy sowie die ehrenamtliche Richterin Kfm. Angestellte [REDACTED] und den ehrenamtlichen Richter Dipl.-Kaufmann [REDACTED] am 11.06.1996 für Recht erkannt:

Die Klage wird abgewiesen.

Der Kläger trägt die Kosten des Verfahrens mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die diese selbst trägt.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kostenentscheidung vorläufig vollstreckbar. Dem Kläger wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des Vollstreckungsbetrages abzuwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

Der Kläger ist Mieter einer in Bremerhaven, Ortsteil Weddewarden, gelegenen Wohnung. Er wendet sich gegen den Planfeststellungsbeschluß der Wasser- und Schifffahrtsdirektion (WSD) Nordwest vom 07.10.1994, der die nördliche Erweiterung des Containerterminals „Wilhelm-Kaisen“ in Bremerhaven (CT III) zwischen Weser-km 71,65 und Weser-km 72,45 zum Gegenstand hat.

Der Containerterminal Bremerhaven, der im Eigentum der Stadtgemeinde Bremen steht und auf stadtbremischem Gebiet liegt, wurde ab 1968 in einer ersten Baustufe mit einer ca. 1.500 m langen Stromkaje und den erforderlichen Umschlaganlagen für Container eingerichtet (CT 1). Weddewarden, ein an der nördlichen Stadtgrenze von Bremerhaven gelegenes ehemaliges Marschendorf, lag zu diesem Zeitpunkt etwa 2 km nördlich vom

Containerterminal entfernt. Zwischen 1980 und 1983 wurden die Stromkaje um ca. 650 m verlängert und die Umschlaganlagen entsprechend erweitert (CT II). Die zweite Baustufe führte dazu, daß der Containerterminal etwa auf ein Kilometer an Weddewarden heranrückte. Der angefochtene Planfeststellungsbeschuß betrifft die dritte Baustufe und sieht die Verlängerung der Stromkaje um nochmals ca. 700 m vor (CT III). Der Containerterminal wird nach Abschluß dieser Baustufe auf etwa 300 m an den Ortsrand Weddewardens herangerückt sein, die Entfernung zwischen dem Haus des Klägers und dem Containerterminal beträgt dann ca. 450 m.

Die zweite und dritte Baustufe (CT II und CT III) erfolgten bzw. erfolgen auf der Grundlage des Bebauungsplans Nr. 1425 vom 17.12.1984, der für eine Fläche von ca. 1,6 km² „Sondergebiet-Hafen (Container-Umschlaganlage)“ festsetzt.

Der Kläger und andere Einwohner Weddewardens, allesamt Mitglieder der seit 1979 bestehenden Bürgergemeinschaft Weddewarden, stellten im Oktober 1987 vor dem Obergerverwaltungsgericht einen Normenkontrollantrag gegen diesen Bebauungsplan, mit dem sie sich gegen Lärmbeeinträchtigungen wandten und u. a. das Fehlen einer verbindlichen Festsetzung von Lärmgrenzwerten im Bebauungsplan rügten (AZ: 1 N 7/87). Das Normenkontrollverfahren wurde im März 1990 durch Abschluß eines Prozeßvergleichs beendet, mit dem die Stadtgemeinde Bremen sich verpflichtete, zur Feststellung und Überwachung des vom Containerterminal verursachten Lärms eine Lärmmeßstation am Ortsrand Weddewardens einzurichten. Die Lärmmeßstation wurde im April 1991 in Betrieb genommen. Mit ihrer Bedienung ist das Technologietransferzentrum (TTZ) Bremerhaven beauftragt worden, das seitdem über die Meßergebnisse regelmäßig Quartalsberichte erstellt.

Im Januar 1992 beantragte die Beigeladene bei der Beklagten gem. § 14 WaStrG die Feststellung des Plans für die dritte Baustufe des Containerterminals (CT III). Der Antrag betraf

im wesentlichen die Verlängerung der Kaje, eine Hinterlanderrhöhung sowie die Schaffung von Infrastruktureinrichtungen, d. h. Eisenbahneinrichtungen (u. a. die aus 8 Gleisen bestehende Vorstellgruppe Weddewarder Tief) und Straßenverkehrseinrichtungen (Verbreiterung der Senator-Borttscheller-Straße von 2 auf 4 Fahrspuren). Vom Antrag nicht erfaßt wurde die sog. Suprastruktur des Containerterminals (Bau und Betrieb von Umschlaganlagen, von Anlagen zur Verkehrsabwicklung etc.).

Zu den auf Weddewarden einwirkenden Lärmimmissionen hatte die Beigeladene zuvor zwei Lärmgutachten des Schalltechnischen Beratungsbüros Müller-BBM eingeholt (Gutachten vom 18.09.1990 betreffend Betriebslärm; Gutachten vom 21.09.1990 betreffend Lärm auf öffentlichen Straßen und Schienenwegen). In dem Betriebslärmgutachten wird für den vorhandenen Terminal (CT I und CT II) für die Nachtstunden (22.00 - 06.00 Uhr) von einem Mitwind-Mittlungspegel von 38 dB(A) ausgegangen und für den Endausbau ein Pegel von 43,5 dB(A) prognostiziert. Der Langzeit-Mittlungspegel beträgt jeweils 2 dB(A) weniger. In dem Gutachten wird der durch den LKW-Verkehr und den Schienenverkehr verursachte Lärm insoweit als Betriebslärm qualifiziert, als er durch Verkehrsbewegungen unmittelbar auf dem Betriebsgelände verursacht wird. Der außerhalb des Betriebsgeländes entstehende Schienen- und Straßenverkehrslärm (verursacht insbesondere von der Vorstellgruppe Weddewarder Tief und auf der Senator-Borttscheller-Straße) wird in dem Verkehrslärmgutachten vom 21.09.1990 gesondert errechnet; das Gutachten gelangt für die Nachtstunden zu einem Prognosewert von 41,1 dB(A). Aufgrund neuer Verkehrszahlen der Deutschen Bundesbahn haben die Gutachter ihre Prognose im Laufe des Planfeststellungsverfahrens in einer ergänzenden Berechnung vom 28.06.1993 dahin aktualisiert, daß für Verkehrsgeräusche außerhalb des Betriebsgeländes ein Gesamtpegel von 43 dB(A) (Schiene: 41,8 dB(A), Straße: 37,0 dB(A)) zu erwarten sei.

Die Planunterlagen haben mitsamt den bis dahin erstellten Lärmprognosen bis zum 22.04.1992 ausgelegt. Die Einwendungsfrist lief am 06.05.1992 ab.

Am 04.05.1992 ging ein Einwendungsschreiben der Bürgergemeinschaft Weddewarden, eines nicht rechtsfähigen Vereins, bei der Beklagten ein. Das Schreiben war von den drei Sprechern der Bürgergemeinschaft, zu denen der Kläger nicht gehört, unterzeichnet. In ihm wird u.a. gerügt, daß der Plan den Lärmschutzbelangen der Einwohner Weddewardens nicht ausreichend Rechnung trage. Der maßgebliche Immissionsrichtwert von 40 dB(A) werde selbst nach dem von der Beigeladenen in Auftrag gegebenen Betriebslärmgutachten eindeutig überschritten. Zu Unrecht seien überdies die Ergebnisse der Lärmmeßstation von der Beigeladenen nicht ausgewertet worden. Die inzwischen vorliegenden Meßergebnisse hätten Mittelungspegel von deutlich über 40 dB(A) ergeben, und zwar bereits für den vorhandenen Terminal. Das hätte dringenden Handlungsbedarf signalisieren müssen.

Mit Schreiben vom 10.06.1992 teilte die WSD Nordwest den Sprechern der Bürgergemeinschaft Weddewarden mit, daß diese mangels eigener Rechtspersönlichkeit nicht Verfahrensbeteiligte sein könne. Das Einwendungsschreiben werde deshalb als persönliche Einwendung der drei Sprecher der Bürgergemeinschaft behandelt.

Im April 1994 legte der von den Sprechern der Bürgergemeinschaft beauftragte Rechtsanwalt nach einem entsprechenden Hinweis der WSD Nordwest eine von den übrigen Mitgliedern der Bürgergemeinschaft - auch vom Kläger - unterzeichnete Vollmacht vor. Im Planfeststellungsbeschluß heißt es, daß die im Namen der Bürgergemeinschaft vorgebrachten Bedenken „als Einwendungen der Gesamtheit der Mitglieder“ behandelt worden seien (S. 159/160). Zuvor war die Bürgergemeinschaft bereits im Erörterungstermin vom 15./16.03.1994 - neben ihren drei Sprechern - als eigenständige Einwenderin geführt worden.

Mit Planfeststellungsbeschluß vom 07.10.1994 hat die WSD Nordwest den Plan für die nördliche Erweiterung des Containerterminals in den wesentlichen Punkten antragsgemäß festgestellt. Zu der Frage des Lärmschutzes für die Einwohner Weddewardens wird in dem Beschluß unter verschiedenen Gliederungspunkten Stellung genommen. Die Ausführungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Der Planfeststellungsbeschluß schließt sich zunächst der in den Schallgutachten vorgenommenen Unterscheidung zwischen dem Betriebslärm des Containerterminals und dem Verkehrslärm auf öffentlichen Verkehrswegen an (S. 73, 133). Hinsichtlich des Betriebslärms könne davon ausgegangen werden, daß der Immissionsrichtwert der TA Lärm von 40 dB(A) grundsätzlich eingehalten werde, und zwar ungeachtet der im Betriebslärmgutachten prognostizierten Pegel von 43 dB(A) - Mitwind - bzw. 41,5 dB(A) - Langzeit -. Für die prognostische Beurteilung seien die von der Betreiberin des Containerterminals beabsichtigten weiteren Optimierungen an den Arbeitsgeräten und den Betriebsabläufen von entscheidender Bedeutung. Diese ließen eine weitere deutliche Reduzierung der Schallemissionen erwarten. Hierzu finden sich im Planfeststellungsbeschluß eingehende Ausführungen (S. 164 bis 167). Ferner sei von Bedeutung, daß zwischen dem Meßpunkt, auf den sich das Gutachten beziehe, und dem nächstgelegenen Haus Weddewardens eine Entfernung von ca. 150 m liege, was einen Abzug von 0,7 dB(A) rechtfertige. Der am nördlichen Rand des Containerterminals vorgesehene 2,5 m hohe und von den Gutachtern noch nicht berücksichtigte Lärmschutzwall rechtfertige einen weiteren Abschlag von den Prognosewerten (S. 130). Die Meßergebnisse der Lärmmeßstation bestätigten, daß dem Betriebslärmgutachten zutreffende Ausgangsdaten zugrunde lägen. Im Planfeststellungsbeschluß befindet sich hierzu eine Berechnung, wonach der derzeit von dem Terminal ausgehende Lärm am Meßpunkt ca. 37,6 bis 38,6 dB(A) beträgt (S. 162). Soweit die Lärmmeßstation gelegentlich Spitzenpegel von über 60 dB(A) aufgezeichnet ha-

be, könnten diese nicht generell auf den Betrieb des Terminals zurückgeführt werden. Soweit sie durch Containerabsetzgeräusche aufgetreten sein sollten, sei zu berücksichtigen, daß die Betreiberin des Containerterminals gerade in dieser Hinsicht technische Verbesserungen anstrebe (S. 130/131). Insgesamt könne deshalb davon ausgegangen werden, daß der Containerterminal auch nach dem Endausbau im Einklang mit den immissionsrechtlichen Vorschriften betrieben werden könne. Sollte es dennoch zu Pegelüberschreitungen kommen, könnten ggf. nachträglich Schutzanordnungen nach § 24 BImSchG erlassen werden, die z. B. auch einen eingeschränkten Nachtbetrieb zum Gegenstand haben könnten (S. 150, 160).

Hinsichtlich des Verkehrslärms werde in dem (Ergänzungs-) Gutachten für Weddewarden ein nächtlicher Beurteilungspegel von insgesamt 43,0 dB(A) prognostiziert. Dieser Wert liege deutlich unter dem Grenzwert der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV), der 49 dB(A) betrage.

In Gestalt des 2, 5 m hohen Lärmschutzwalls am nördlichen Rand des Containerterminals entlang der Vorstellgruppe Weddewarden sei eine ausreichende Schallschutzvorkehrung getroffen worden (S. 136). Zwar seien vom Gewerbeaufsichtsamt Bremerhaven Bedenken gegen die Wirksamkeit des Walls erhoben worden. Aufgrund der deutlichen Unterschreitung der Grenzwerte der 16. BImSchV seien weitere Maßnahmen aber nicht erforderlich.

Der Planfeststellungsbeschluß ist dem Prozeßbevollmächtigten des Klägers am 19.10.1994 zugestellt worden. Der Kläger hat am 18.11.1994 Klage erhoben, die er wie folgt begründet:

Er und die anderen Einwohner Weddewardens befürchteten, daß infolge des Näherrückens des Containerterminals, insbesondere der damit verbundenen Lärmbeeinträchtigungen, eine wesentliche Verschlechterung der Wohnverhältnisse eintreten werde. Die im Planfeststellungsbeschluß vorgenommene Lärmbeurteilung leide unter dem grundsätzlichen Mangel, daß der Betriebslärm

und der Verkehrslärm gesondert bewertet worden seien. Das sei unzulässig. Eine korrekte Lärmbeurteilung müsse sämtlichen vom Containerterminal ausgehenden Lärm in die Betrachtung einstellen. Der Kläger beanstandet weiterhin die im Planfeststellungsbeschluß gezogene Schlußfolgerung, der Containerterminal könne nach seinem Endausbau im Einklang mit den immissionsrechtlichen Vorschriften betrieben werden. Die Einzelheiten der späteren Betriebsabläufe und Anlagen seien derzeit nicht ausreichend bekannt, so daß diese Schlußfolgerung rein hypothetisch sei. Außerdem prognostiziere selbst das von der Beigeladenen eingeholte Betriebslärmgutachten einen Lärmpegel von 43,5 dB(A), womit der maßgebliche Richtwert der TA Lärm von 40 dB(A) deutlich überschritten werde. In diesem Zusammenhang verweist der Kläger auf die Meßergebnisse der Meßstation, die insgesamt ein Ansteigen der Lärmwerte erkennen ließen. Dabei seien teilweise Spitzenpegel von über 60 dB(A) aufgezeichnet worden, im Regelfall habe es sich hierbei um Aufsetzgeräusche der Container gehandelt. Nicht nachvollziehbar sei ferner, daß das Ende der Nachtzeit von den Gutachtern auf 06.00 Uhr angesetzt worden sei, richtigerweise könne der besondere immissionsrechtliche Schutz, der den Nachtstunden zugestanden werde, erst um 07.00 Uhr enden. Die Frage etwaiger Lärmschutzvorkehrungen werde im Planfeststellungsbeschluß gänzlich unzureichend behandelt. Der Lärmschutzwall sei als Maßnahme des Lärmschutzes kaum geeignet. Der Anregung des Gewerbeaufsichtsamts Bremerhaven, in den Planfeststellungsbeschluß Auflagen zum Betriebsablauf aufzunehmen, sei die Planfeststellungsbehörde nicht gefolgt. Zu berücksichtigen sei schließlich, daß die Beigeladene z. Z. bereits die Planungen für eine weitere Erweiterung des Terminals einleite (CT IV). Ein Wohnen werde in Weddewarden dann kaum noch möglich sein.

Der Kläger beantragt,

den Planfeststellungsbeschluß der Wasser- und
Schiffahrtsdirektion Nordwest vom 07.10.1994 aufzuheben.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie hält die Klage für unzulässig, weil der Kläger im Verwaltungsverfahren keine, jedenfalls keine wirksamen Einwendungen erhoben habe und deshalb nach § 17 Nr. 5 WaStrG keine Möglichkeit mehr habe, Abwehransprüche durchzusetzen. Den Sprechern der Bürgergemeinschaft Weddewarden sei mit Schreiben vom 10.06.1992 ausdrücklich mitgeteilt worden, daß die fristgerecht erhobene Einwendung vom 04.05.1992 nur als persönliche Einwendung der drei Unterzeichner angesehen werde. Im übrigen fehle dem Kläger die Klagebefugnis. Dem Klagevortrag lasse sich nicht entnehmen, weshalb gerade er durch den Planfeststellungsbeschluß in seinen Rechten verletzt sein sollte. Aber selbst wenn man die Klage für zulässig halte, könne sie keinen Erfolg haben. Die Lärmschutzbelange seien umfassend in den Planfeststellungsbeschluß eingestellt worden. Die planerische Abwägung selbst begegne keinen rechtlichen Bedenken. Es seien zutreffende Lärmprognosen zugrunde gelegt worden. Auch die Lärmbewertung sei fehlerfrei erfolgt. Für die Lärmbewertung sei von erheblicher Bedeutung, daß die Betreiberin des Containerterminals nachhaltige Anstrengungen unternehme, um den Betriebslärm zu mindern. Das habe in der Vergangenheit zu belegbaren Lärminderungen geführt. Auch für die Zukunft seien entsprechende Verbesserungen zu erwarten. Überdies sei zu fragen, ob der Richtwert von 40 dB(A), von dem der Planfeststellungsbeschluß hinsichtlich des Betriebslärms ausgehe, nicht möglicherweise sogar zu günstig angesetzt worden sei. In der näheren Umgebung der Wohnung des Klägers lägen nämlich zwei Bauernhöfe, was u. U. die Einstufung als Dorfgebiet erforderlich mache. Für ein Dorfgebiet würden aber höhere Grenzwerte als für ein allgemeines Wohngebiet gelten. Insgesamt müsse der Kläger sich entgegenhalten lassen, daß zwischen seiner Wohnung und dem planfestgestellten Vorhaben eine nicht unerhebliche Entfernung liege. Seine Wohnung werde zusätzlich durch die dazwischen liegende Bebauung sowie die Vegetation vom Lärm abgeschirmt.

Die Beigeladene hat ebenfalls beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie meint, daß von unzumutbaren Lärmbeeinträchtigungen für den Kläger nicht ausgegangen werde könne. Nach den Prognosegutachten seien vergleichsweise geringe Lärmbeeinträchtigungen zu erwarten, wobei von den prognostizierten Immissionspegeln aus den im Planfeststellungsbeschluß genannten Gründen noch jeweils Abschlüsse vorzunehmen seien. Hinzu komme, daß wegen der beiden Vollerwerbslandwirte, die in Weddewarden noch tätig seien, einiges für eine Einstufung als Dorfgebiet spreche, was zu einer geringeren Schutzwürdigkeit des Gebiets führe. Insgesamt stelle sich die Frage, ob möglicherweise nicht der gesamte Containerterminal immissionsrechtlich in Anlehnung an die 16. BImSchV beurteilt werde müsse. Der Terminal stehe nach seiner Zweckbestimmung einem öffentlichen Verkehrsweg näher als einer gewerblichen Anlage. Für Umschlagbahnhöfe der Deutschen Bundesbahn werde ebenfalls die 16. BImSchV herangezogen. Verbindliche Erklärungen der Stadtgemeinde Bremen, für alle Zukunft die TA Lärm anzuwenden, seien nicht abgegeben worden.

Das Oberverwaltungsgericht hat der Beigeladenen aufgegeben, hinsichtlich der dem Planfeststellungsbeschluß zugrundeliegenden Lärmprognosen eine ergänzende gutachterliche Stellungnahme des TTZ Bremerhaven einzuholen. Das TTZ hat sein Gutachten im Dezember 1995 vorgelegt. In ihm werden u.a. die seit 1991 angefallenen Ergebnisse der Lärmmeßstation ausgewertet und mit der Datenbasis der Prognosegutachten abgeglichen. Zu den vom Kläger erhobenen Einwänden hat das TTZ mit Schreiben vom 24.05.1996 Stellung genommen. Die Gutachterin, Dipl.-Ing. [REDACTED], hat die Ergebnisse des Gutachtens nochmals in der mündlichen Verhandlung vor dem Oberverwaltungsgericht näher erläutert.

...

Dem Gericht haben vorgelegen:

- Der Planfeststellungsbeschuß nebst Anlagen (3 Ordner)
- Die im Planfeststellungsverfahren entstandenen Behördenvorgänge (22 Aktenordner bzw. Hefter)
- Die Quartalsberichte des TTZ Bremerhaven vom 01.04.1991 - 30.06.1995 über die Ergebnisse der Lärmmeßstation Weddewarden (in Auszügen)
- Die Gerichtsakte 1/94 (Planfeststellung Vorstellgruppe Imsumer Deich)
- Die im Planfeststellungsverfahren Vorstellgruppe Imsumer Deich entstandenen Behördenvorgänge (3 Aktenordner)
- Die Gerichtsakte 1 N 7/87 (Bebauungsplan 1425)

Der Inhalt dieser Unterlagen war, soweit in dieser Entscheidung verwertet, Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist zulässig.

Die Klagebefugnis des Klägers ist gegeben (§ 42 Abs. 2 VwGO). Ihr steht nicht entgegen, daß der Kläger lediglich Mieter einer in der Nähe des Containerterminals gelegenen Wohnung ist. Zwar nimmt der Mieter im Fachplanungsrecht nicht allgemein an dem Drittschutz teil, der Eigentümern zusteht. Soweit es um den Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen geht, ist indes der immissionsrechtliche Begriff der Nachbarschaft maßgeblich; dieser umfaßt auch Anwohner, die keine Eigentümer sind (BVerwG, B. v. 28.11.1995 - 11 VR 38/95 - UPR 96, 109).

Die Klage ist aber unbegründet. Dem Kläger steht ein Anspruch auf Planaufhebung, den er mit seiner Klage verfolgt, nicht zu.

1. Entgegen der Ansicht der Beklagten scheitert die Klage nicht schon daran, daß dem Kläger wegen nicht rechtzeitig erhobener Einwendungen im Planfeststellungsverfahren die Durchsetzung etwaiger Abwehransprüche verwehrt wäre.

Einwendungen im Planfeststellungsverfahren unterliegen der Frist des § 73 Abs. 4 Satz 1 VwVfG. Gem. § 17 Nr. 5 WaStrG sind Einwendungen, die nicht rechtzeitig erhoben werden, ausgeschlossen. Diese Vorschrift erhielt ihre jetzige Fassung durch das Planungsvereinfachungsgesetz vom 17.12.1993 (BGBl. I, S. 2123); entsprechende Regelungen sahen aber bereits die zuvor geltenden Fassungen des Bundeswasserstraßengesetzes vor (§ 17 Nr. 1 WaStrG i. d. F. d. Bekanntmachung vom 31.08.1990, BGBl. I, S. 1818; § 17 Abs. 4 Nr. 1 WaStrG vom 02.04.1968, BGBl. II, S. 173). Der Einwendungsausschluß hat für das gerichtliche Verfahren, das dem Planfeststellungsverfahren folgt, materiell-rechtliche Wirkung. Er führt zum Verlust der Möglichkeit, Abwehransprüche durchzusetzen (BVerwG, B. v. 19.03.1995 - 11 VR 2/95 - NVwZ 95, 905 zu § 17 Nr. 5 WaStrG i. d. F. des Planungsvereinfachungsgesetzes vom 17.12.1993; U. v. 06.08.1982 - 4 C 66/79 - BVerwGE 66, 99 zu § 17 Abs. 4 Nr. 1 WaStrG vom 01.04.1968. Zusammenfassend BVerwG, B. v. 12.02.1996 - 4 A 38/95 - UPR 96, 236).

Im vorliegenden Fall lief die Einwendungsfrist - nach Auslegung der Planunterlagen bis zum 22.04.1992 - am 06.05.1992 ab. Auf den Einwendungsausschluß war zuvor in der öffentlichen Bekanntmachung der Planauslegung ordnungsgemäß hingewiesen worden. Vor Ablauf der Frist ging ein Einwendungsschreiben der Bürgergemeinschaft Weddewarden bei der Planfeststellungsbehörde ein, das von den drei Sprechern der Bürgergemeinschaft unterzeichnet war (Schreiben vom 30.04.1992). In dem Schreiben wird u.a. eine unzureichende Berücksichtigung der Lärmschutzbelange der Einwohner Weddewardens gerügt.

Dieses Schreiben ist als Einwendung der einzelnen Mitglieder der Bürgergemeinschaft und damit auch des Klägers zu werten. Bei der Bürgergemeinschaft Weddewarden handelt es sich nicht um einen losen Personenzusammenschluß, sondern um eine seit längerem bestehende Personenmehrheit mit verfestigtem Mitgliederkreis. So hat das im Fortgang des Planfeststellungsverfahrens auch die Planfeststellungsbehörde gesehen, als sie im März 1994 den Prozeßbevollmächtigten der Bürgergemeinschaft auf das Fehlen einer von den einzelnen Mitgliedern unterzeichneten Vollmacht hinwies und die Empfehlung aussprach, eine entsprechende Vollmacht nachzureichen. Eine solche, auch vom Kläger unterzeichnete Vollmacht wurde daraufhin vorgelegt. In diesem Sinne ist „die Bürgergemeinschaft“ im Erörterungstermin vom 15./16.03.1994 als Einwenderin geführt worden; gleiches gilt für den Planfeststellungsbeschuß selbst. Dort heißt es, daß die vorgebrachten Bedenken „als Einwendungen der Gesamtheit der Mitglieder in den Planfeststellungsbeschuß eingestellt und abgewogen wurden“ (S. 159/160). Es würde dem tatsächlichen Geschehensablauf nicht gerecht, nunmehr einem Mitglied der Bürgergemeinschaft unter dem Gesichtspunkt der Verwirkungspräklusion eine materiell-rechtliche Überprüfung des Planfeststellungsbeschlusses zu verwehren.

2. Der Planfeststellungsbeschuß läßt hinsichtlich der Lärmschutzbelange des Klägers Rechtsfehler nicht erkennen. Er setzt sich vielmehr methodisch korrekt und im Ergebnis fehlerfrei mit den Belangen des Klägers auseinander. Ein Abwägungsfehler, der gem. § 19 Abs. 4 WaStrG zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses führen könnte, ist jedenfalls nicht festzustellen. Nach dieser Vorschrift darf das Gericht einen Planfeststellungsbeschuß nur aufheben, wenn erhebliche Abwägungsmängel vorliegen, d. h. solche Mängel, die offenkundig und auf das Abwägungsergebnis von Einfluß gewesen sind, und wenn die (erheblichen) Mängel sich zudem nicht durch eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfah-

ren beheben lassen.

- 2.1. Der Planfeststellungsbeschluß hat neben den Hafenanlagen des Containerterminals (Verlängerung der Stromkaje, Schaffung eines Hafengeländes durch eine Hinterlanderhöhung) auch den Bau und die wesentliche Änderung von öffentlichen Verkehrswegen zum Gegenstand (Eisenbahn- und Straßenverkehrseinrichtungen). Hierbei handelt es sich um Vorhaben, die jeweils selbständig planfeststellungsbedürftig sind (§ 14 Abs. 1 WaStrG; § 18 Abs. 1 AEG bzw. § 5 Abs. 1 BremLEG; §§ 33 Abs. 1, 3 Abs. 1 Nr. 1 BremLStrG). Aufgrund der engen räumlichen Verflechtung und des erhöhten planerischen Koordinierungsbedarfs kann an der Erforderlichkeit einer einheitlichen Planungsentscheidung i. S. von § 78 Abs. 1 VwVfG kein Zweifel bestehen (vgl. dazu BVerwG, B. v. 28.11.1995 - 11 VR 38/95 - a.a.O.).

Hinsichtlich der Immissionsbeurteilung differenziert der Planfeststellungsbeschluß zwischen dem Betriebslärm des Containerterminals und dem Verkehrslärm, der von den planfestgestellten öffentlichen Verkehrswegen ausgehen wird. Dieser methodische Ansatz ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Zunächst ist festzuhalten, daß die Planfeststellungsbehörde den Lärm, der vom späteren Betrieb des Containerterminals ausgehen wird, zu Recht in ihre Überlegungen einbezogen hat. Zwar betrifft der Plan noch nicht die sog. Suprastruktur des Terminals (Umschlaganlagen, Anlagen zur Verkehrsabwicklung etc.), die Aufnahme des Hafenbetriebs setzt also noch weitere bauliche Maßnahmen voraus. Andererseits werden durch den Planfeststellungsbeschluß, und zwar mit einem erheblichen investiven Aufwand, die Grundlagen für einen solchen Betrieb geschaffen. Aus diesem Grund war die Planfeststellungsbehörde gehalten, in eine immissionsrechtliche Vorausbeurteilung

des späteren Hafenbetriebs einzutreten, und zwar unter dem Gesichtspunkt, ob dessen grundsätzliche Vereinbarkeit mit den Vorschriften des Bundesimmissionsschutzgesetzes angenommen werden kann. Ließe sich bereits jetzt wegen unzumutbarer Lärmimmissionen eine immissionsrechtliche Unzulässigkeit des Hafenbetriebs feststellen, könnte das die Planfeststellung nicht unberührt lassen.

Zutreffend hat die Behörde den Containerterminal in diesem Zusammenhang als eine Anlage i. S. von § 3 Abs. 5 BImSchG eingestuft, die materiell-rechtlich den Anforderungen des § 22 Abs. 1 BImSchG zu genügen hat. Nicht zu beanstanden ist ferner, daß sie zur Bewertung der vom Umschlagbetrieb ausgehenden Geräuschemissionen die TA Lärm herangezogen hat. Zwar betrifft diese Verwaltungsvorschrift unmittelbar nur solche Anlagen, die gem. § 4 BImSchG der Genehmigungspflicht unterliegen. Die in ihr niedergelegten Ermittlungs- und Bewertungsgrundsätze sind aber auch für Geräusche nicht genehmigungsbedürftiger Anlagen - je nach Ähnlichkeit mit dem von genehmigungsbedürftigen Anlagen ausgehenden Lärm - bedeutsam (BVerwG, U. v. 24.09.1992 - 7 C 6/92 -, BVerwGE 91, 92). Eine solche Ähnlichkeit ist hier gegeben.

Soweit der Plan den Bau und die wesentliche Änderung öffentlicher Verkehrswege zum Gegenstand hat, kommen demgegenüber die Sonderregelungen der §§ 41 BImSchG einschließlich der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) zur Anwendung. Öffentliche Verkehrswege sind vom Anlagebegriff des Bundesimmissionsschutzgesetzes ausgenommen (§ 3 Abs. 5 Nr. 3 BImSchG) und unterliegen deshalb nicht dem allgemeinen Immissionsrecht. Anstelle der allgemeinen immissionsrechtlichen Bindungen gelten für sie Sonderregelungen, die sowohl in der Lärmermittlung als auch der Lärmbeurteilung einem eigenen Maßstab folgen. Diese Sonderregelungen werden nicht dadurch verdrängt, daß im konkreten Fall ein enger Funktionszusam-

menhang zwischen öffentlichen Verkehrswegen und einer nach allgemeinem Immissionsrecht zu beurteilenden Anlage besteht. Die Zubringerfunktion, die der Verkehrsweg für eine solche Anlage wahrnimmt, macht ihn noch nicht zum Bestandteil der Anlage. Ausschlaggebend ist allein, ob tatbestandlich die Voraussetzungen eines öffentlichen Verkehrswegs gegeben sind.

Aus diesem Grund ist die Planfeststellungsbehörde dem vom Kläger bevorzugten methodischen Ansatz, alle planfestgestellten Vorhaben einheitlich nach allgemeinem Immissionsrecht zu beurteilen, zu Recht nicht gefolgt. Auch der Bebauungsplan Nr. 1425 vom 17.12.1984, der das vom Planfeststellungsbeschluß erfaßte Gebiet als „Sondergebiet-Hafen (Container-Umschlaganlage)“ ausweist, enthält keine Festsetzung, die ein solches Vorgehen vorsieht. Ob eine entsprechende Festsetzung vor dem Hintergrund der dargestellten bundesrechtlichen Vorgaben rechtsverbindlich wäre, mag deshalb auf sich beruhen. Gleiches gilt für den Prozeßvergleich vom März 1990, mit dem das wegen dieses Bebauungsplans geführte Normenkontrollverfahren (AZ: 1 N 7/87) beendet wurde. Wesentlicher Inhalt dieses Prozeßvergleichs ist die Einrichtung einer Lärmmeßstation am Ortsrand von Weddewarden, um so den vom Terminal ausgehenden Lärm regelmäßig überwachen zu können. Eine bestimmte Methode der Lärmermittlung und Lärmbewertung wird in dem Vergleich nicht vorgegeben.

Andererseits wäre es methodisch ebenfalls nicht korrekt, den Hafenbetrieb wegen des unbestritten engen Funktionszusammenhangs mit den Verkehrswegen nicht mehr nach § 22 Abs. 1 BImSchG, sondern nach den Spezialregelungen der §§ 41 ff. BImSchG einschließlich der 16. BImSchV zu beurteilen. Die immissionsrechtlichen Sonderregelungen für öffentliche Verkehrswege sind nur für typisch verkehrsbedingte Immissionen des jeweiligen Verkehrssystems und des damit unmittelbar zusammenhängenden Betriebs, z. B.

für Rangiergeräusche, bestimmt, nicht aber für die dem Verkehr vor- und nachgelagerten Arbeiten (BVerwG, U. v. 07.06.1977 - I C 21.75 - DÖV 78, 49). Die Immissionen von Verlade- und Umschlaganlagen stehen in keinem unmittelbaren Zusammenhang mit dem Verkehrssystem Straße bzw. Bahn (Schulze-Fieliz, in: Koch/Scheuing, GK-BImSchG, § 41 Rdnr. 26; Jarass, BImSchG, 3. Aufl., § 41 Rdnr. 7, 9). Es besteht deshalb kein Grund, den Hafenbetrieb aus den Bindungen des allgemeinen Immissionsrechts zu entlassen. Der Umstand, daß es sich bei den Hafenanlagen um öffentliche Einrichtungen handelt (vgl. § 1 Abs. 2 Satz 1 c, Satz 2 Bremisches Hafengesetz), kann zu keiner anderen Beurteilung führen. Denn auch für öffentliche Einrichtungen gelten, sofern nicht im Einzelfall ausdrücklich Sonderregelungen zur Anwendung kommen, die allgemeinen immissionsrechtlichen Maßstäbe (BVerwG, U. v. 29.04.1988 - 7 C 33/87 - BVerwGE 79, 254; U. v. 19.01.1989 - 7 C 77/87 - BVerwGE 81, 197).

Eine andere Frage ist, ob die jeweils gesondert erfaßten und bewerteten Lärmimmissionen nachträglich zu einem Summenpegel zusammenzufassen und einheitlich zu bewerten sind. Diese Frage bedarf im vorliegenden Fall jedoch - wie noch darzulegen sein wird (2.4.) - keiner abschließenden Klärung.

- 2.2. Hinsichtlich des Betriebslärms beruht der Planfeststellungsbeschluß auf der Annahme, daß beim späteren Umschlagbetrieb die materiell-rechtlichen Anforderungen des § 22 Abs. 1 BImSchG grundsätzlich eingehalten werden können. Als Beurteilungsmaßstab wird für Weddewarden ein Immissionsrichtwert von nachts 40 dB(A) zugrundegelegt. Zum Betriebslärm werden dabei die unmittelbar durch die Umschlageinrichtungen (Van Carrier, Container-Brücken, Zugmaschinen mit Trailer, Stapler) erzeugten Immissionen gezählt, darüber hinaus auch die Straßen- und Schienenverkehrsgeräusche, die von Fahrzeugbewegungen auf dem

Betriebsgelände verursacht werden. Diese Überlegungen lassen Rechtsfehler nicht erkennen.

- 2.2.1. Der Immissionsrichtwert von 40 dB(A) nachts ist Ziff. 2.321 Nr. d) der TA Lärm entnommen. Der Richtwert ist dort für Gebiete festgesetzt, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind. Daß Weddewarden, für das ein Bebauungsplan nicht aufgestellt ist, nach seiner tatsächlichen baulichen Nutzung dieser Gebietskategorie zuzuordnen ist, kann ernstlich nicht bestritten werden. Die Wohnnutzung ist in dem stadtnah gelegenen ehemaligen Marschendorf inzwischen ganz vorherrschend. Das Vorhandensein von zwei landwirtschaftlichen Voll-erwerbsbetrieben ändert hieran nichts.

Zutreffend legt der Planfeststellungsbeschluß als Nachtzeit die Stunden von 22.00 bis 06.00 Uhr zugrunde. Besondere Umstände, um ausnahmsweise hiervon abzuweichen, sind im vorliegenden Fall nicht gegeben.

- 2.2.2. Die Lärmvorausbeurteilung des Planfeststellungsbeschlusses nimmt zunächst Bezug auf das Gutachten des Schalltechnischen Beratungsbüros Müller-BBM vom 18.09.1990. Darin wird, bezogen auf den Meßpunkt 5 (vor dem Wohngebiet Weddewarden), für den bestehenden Containerterminal (CT I und CT II) von einem Mitwind-Mittlungspegel von 38 dB(A) ausgegangen und für den Endausbau (CT I - CT III) ein entsprechender Pegel von 43,5 dB(A) prognostiziert. Die Langzeit-Mittlungspegel liegen jeweils um 2 dB(A) niedriger. Das Gutachten beruht auf Emissionsmessungen an den Hauptschallquellen des Terminals, auf deren Grundlage dann die Immissionspegel für verschiedene Immissionsorte errechnet worden sind.

Die Planfeststellungsbehörde durfte ihre Entscheidung an dem Gutachten Müller-BBM orientieren. Die Angriffe,

die der Kläger insbesondere gegen die Prognosebasis dieses Gutachtens richtet, also den dort zugrundegelegten Ausgangswert für den vorhandenen Betriebslärm, dringen nicht durch. Zu diesem Punkt hat die Beigeladene auf Veranlassung des Oberverwaltungsgerichts ein Gutachten des TTZ Bremerhaven vom Dezember 1995 vorgelegt. Das TTZ Bremerhaven ist nach Auswertung der Meßdaten, die seit 1991 von der am Ortsrand Weddewardens gelegenen Lärmmeßstation erhoben werden, für den vorhandenen Containerterminal zu einem Immissionspegel gelangt, der im wesentlichen der Prognosebasis des Gutachtens Müller-BBM entspricht, nämlich 38,9 dB(A). Der empirische Abgleich spricht somit für die Brauchbarkeit des Gutachtens Müller-BBM.

Das Gutachten des TTZ macht deutlich, daß die Immissionspegel, die von der Lärmmeßstation aufgezeichnet werden, nicht unerhebliche Lärmanteile enthalten, die nicht dem Containerterminal zugerechnet werden können (Grundgeräusch/Naturgeräusche wie z. B. windbewegtes trockenes Schilf oder Möwengeschrei/Verkehrslärm insbesondere auf der Wurster Straße). In nachvollziehbaren Einzelschritten werden diese Grundgeräusche in dem Gutachten isoliert und quantifiziert, um schließlich im Wege einer logarithmischen Subtraktion zu dem Geräuschanteil des Containerterminals zu gelangen (S. 5). Die Einwände, die der Kläger insoweit zu einzelnen Aspekten erhoben hat (Berücksichtigung der Mittelungspegel nur bis zum 1.Quartal 1994; Berechnung des Zuschlags für Impulshaltigkeiten), sind von der Gutachterin in der mündlichen Verhandlung vor dem Oberverwaltungsgericht überzeugend entkräftet worden.

- 2.2.3. Dem Planfeststellungsbeschluß liegt die prognostische Einschätzung zugrunde, daß trotz des im Gutachten Müller-BBM für den Endausbau errechneten Mitwind-Mittelungspegels von 43,5 dB(A) beim späteren Betrieb

des Terminals der Immissionsrichtwert von 40 dB A nachts grundsätzlich wird eingehalten werden können. Diese Erwartung wird im Planfeststellungsbeschluß wiederholt zum Ausdruck gebracht, sie stellt ein tragendes Element der planerischen Abwägung dar (S. 72, 98, 130). Die Erwägungen, von denen die Planfeststellungsbehörde sich dabei hat leiten lassen, halten einer Überprüfung stand.

Begründet wird diese Einschätzung in erster Linie damit, daß zukünftig mit einer weiteren Verbesserung der betrieblichen Schallschutzvorkehrungen gerechnet werden könne, was spürbare Auswirkungen auf die Schallimmissionen des Terminals haben werde. Der Planfeststellungsbeschluß enthält hierzu eine Auflistung bereits erfolgter und vor allem noch beabsichtigter Verbesserungsmaßnahmen an den Arbeitsgeräten und Betriebsabläufen im Terminal (S. 163 - 167). Die in der Vergangenheit realisierten Schallschutzvorkehrungen (z. B. Schallkapselung von Motoren und Getrieben bei Van Carriern und Zugmaschinen) belegen in der Tat, daß derartige Maßnahmen ein entscheidendes Mittel zu Verbesserung der Lärmbilanz des Terminals darstellen. Aus diesem Grund ist es prognostisch gerechtfertigt, den beabsichtigten weiteren Maßnahmen eine entsprechende Wirkung beizumessen. Von der Wirksamkeit solcher Maßnahmen konnte das Oberverwaltungsgericht sich bei der am 05.09.1995 durchgeführten Ortsbesichtigung ein eigenes Bild verschaffen. So sind etwa die Van Carrier seit kurzem mit Vorrichtungen ausgestattet, die den Aufsetzvorgang der Container automatisch steuern, was zu einer beträchtlichen Reduzierung der bislang aufgetretenen impulshaltigen Aufsetzgeräusche beiträgt. Gerade diese Aufsetzgeräusche haben in der Vergangenheit eine Hauptquelle besonders lästiger Schallimmissionen gebildet. Wie schon bei anderen in der Vergangenheit realisierten betrieblichen Schallschutzvorkehrungen

handelt es sich bei der Automatiksteuerung um eine technische Neuentwicklung.

Zutreffend weist der Planfeststellungsbeschuß weiter darauf hin, daß zwischen dem Meßpunkt 5, auf den sich der im Gutachten Müller-BBM errechnete Immissionspegel bezieht, und den nächstgelegenen Wohnhäusern Weddewardens eine Entfernung von ca. 150 m liege, die einen Abschlag von 0,7 dB(A) erlaube; bei den übrigen Häusern falle der Abschlag entsprechend stärker aus. Die Wohnung des Klägers liegt im Ortskern Weddewardens, so daß dieser Gesichtspunkt hier zur Geltung kommt.

Offenbleiben kann, ob der im Gutachten Müller-BBM noch nicht berücksichtigte, 2,5 m hohe Lärmschutzwall am nördlichen Rand des Containerterminals entsprechende Abzüge rechtfertigt. Beim Betriebslärm des Containerterminals handelt es sich um flächenhaft emittierenden Lärm, dem durch Lärmschutzwände oder -wälle nur bedingt beizukommen ist, zumal wenn auch die Schutzobjekte weit von dem Wall oder der Wand entfernt liegen. In dem in diesem Punkte nicht widerspruchsfreien Planfeststellungsbeschuß wird dies einerseits durchaus gesehen (S. 136), während andererseits eine nicht quantifizierte Dämmwirkung unterstellt wird (S. 130). Eine Auswirkung auf die Planungsentscheidung der Beklagten kann ausgeschlossen werden, nachdem das Gutachten und die ergänzenden Überlegungen bereits die Einhaltung des Grenzwertes ergeben hatten. Dementsprechend hat die Beklagte auch auf jede Quantifizierung einer Dämmwirkung des Walls verzichtet und auch dadurch den geringen Stellenwert der Erwähnung dieses Punktes für ihre Abwägung deutlich gemacht.

Dahinstehen kann ebenfalls, ob im Rahmen der Lärmprognose ein Abschlag für Meßunsicherheiten vorgenommen werden darf. Im Gutachten Müller-BBM wird dies er-

sichtlich für zulässig gehalten. Dort heißt es, daß für die rechnerisch ermittelten Immissionspegel des Gutachtens die Abzugsmöglichkeit von 3 dB(A) nach Nr. 2.422.5 c) TA Lärm noch nicht in Anspruch genommen worden sei. Bestätigten sich die rechnerisch bestimmten Immissionspegel durch eine Messung nach Errichtung der Anlage als Wirkpegel, so führe das nach der TA Lärm zur Beurteilungspegeln, die um 3 dB(A) niedriger seien. Andererseits wird im Planfeststellungsbeschluß darauf hingewiesen, daß dieser Abzug von den Bundesländern unterschiedlich gehandhabt werde, es also strittig ist, ob diese Abzugsmöglichkeit sachlich gerechtfertigt ist (S. 134). Der Planfeststellungsbeschluß sieht deshalb im Ergebnis zutreffend davon ab, seine prognostische Einschätzung maßgeblich auf diesen Gesichtspunkt zu stützen.

- 2.2.4. Zu Recht hat der Planfeststellungsbeschluß darauf verzichtet, Auflagen für den späteren Betriebsablauf zu machen. Zu entsprechenden Lärmschutzauflagen kann es u. U. in den Baugenehmigungsverfahren kommen, die zur Schaffung der Suprastruktur des Containerterminals durchzuführen sind. Zutreffend weist der Planfeststellungsbeschluß in diesem Zusammenhang aber vor allem auf die spätere Überwachungsaufgabe der Gewerbeaufsichtsbehörde hin (S. 127, 150, 160). Sollte beim zukünftigen Umschlagsbetrieb wider Erwarten das prognostizierte Schutzniveau nicht eingehalten werden können, stehen der zuständigen Behörde in § 24 BImSchG geeignete hoheitliche Befugnisse zur Verfügung, um die Betreiberpflichten durchzusetzen. Das betrifft auch etwaige Richtwertüberschreitungen i. S. von Nr. 2.422.6 TA Lärm (Spitzenpegel von mehr als 20 dB(A) über dem Immissionsrichtwert), die allerdings, soweit sie in der Vergangenheit teilweise aufgezeichnet worden sind, nur bedingt dem Containerterminal zugerechnet werden können.

Diesbezüglich werden die Meßdaten, die die Lärmmeßstation liefert, weiterhin erhebliche Bedeutung entfalten. Zwar geben diese Daten keinen direkten Aufschluß über den Betriebslärm des Terminals, da die Station die auf sie einwirkenden Geräusche unabhängig von der Lärmquelle registriert. Eine Zuordnung bestimmter Meßwerte zu einzelnen Lärmverursachern ist aber, wenn auch mit einem gewissen Aufwand verbunden, im Grundsatz durchaus möglich. Die Quartalsberichte der Lärmmeßstation, die dem Oberverwaltungsgericht in Auszügen vorliegen, belegen das. Überdies liegt inzwischen ein Datenmaterial vor, das unabhängig von der Zuordnung einzelner Lärmereignisse auch generelle Aussagen über den Betriebslärm des Terminals zuläßt. Die vom TTZ Bremerhaven im vorliegenden Verfahren vorgenommene Aufschlüsselung des Gesamtpegels nach den Anteilen der einzelnen Lärmverursacher (Grundgeräusch, Verkehr, Betrieb) hat das demonstriert. Die immissionsrechtliche Überwachung des Containerterminals wird sich deshalb auf eine hinreichend verlässliche Tatsachengrundlage stützen können.

- 2.3. Die öffentlichen Verkehrswege, deren Bau oder wesentliche Änderung im Rahmen der Erweiterung des Containerterminals vorgesehen ist, werden im Planfeststellungsbeschluß einer Lärmbeurteilung nach der 16. BImSchV unterworfen. In die Lärmbeurteilung einbezogen wurden die am nördlichen Rand des Terminals gelegene Vorstellgruppe Weddewarder Tief, die weiter entfernt liegende Vorstellgruppe Imsumer Tief sowie die Senator-Borttscheller-Straße, deren Ausbau auf 4 Spuren der Planfeststellungsbeschluß vorsieht. Der Beschluß geht von einem Immissionsgrenzwert von 49 dB(A) nachts aus, der nach der eingeholten Lärmprognose deutlich unterschritten werden wird. Lärmermittlung und -bewertung lassen Fehler, die

Rechte des Klägers beeinträchtigen könnten, nicht erkennen.

Aus diesem Grund kann dahinstehen, in welchem Verhältnis im vorliegenden Fall Planaufhebungs- und Planergänzungsanspruch stehen. Grundsätzlich steht dem vom Bau oder der wesentlichen Änderung eines öffentlichen Verkehrswegs nachteilig Betroffenen nämlich selbst im Falle einer Überschreitung der maßgeblichen Immissionsgrenzwerte nur ein Anspruch auf Planergänzung zu, d. h. auf aktive oder passive Schallschutzmaßnahmen. Eine (teilweise) Planaufhebung kommt nur in Betracht, wenn das Fehlen von Schallschutzauflagen ausnahmsweise von so großem Gewicht ist, daß die Ausgewogenheit der Planung insgesamt in Frage gestellt wird (BVerwG, U. v. 14.09.1992 - 4 C 34-38/89 - BVerwGE 91, 17; U. v. 18.04.1996 -11 A 86/95-). Ob das hier angenommen werden könnte, erscheint, insbesondere mit Blick auf mögliche passive Schallschutzvorkehrungen, eher fraglich.

2.3.1. Bei den genannten Verkehrseinrichtungen handelt es sich um öffentliche Verkehrswege.

Die Vorstellgruppen werden Bestandteil der Bremischen Hafeneisenbahn sein. Bei der Bremischen Hafeneisenbahn handelt es sich seit jeher um eine öffentliche Einrichtung. Die Beigeladene hat hierzu im - ebenfalls von Mitgliedern der Bürgergemeinschaft Weddewarden geführten - Verfahren 1 G 1/94 (Vorstellgruppe Imsumer Deich) verschiedene schriftliche Unterlagen vorgelegt, aus denen dies hervorgeht. Inzwischen liegt auch die entsprechende förmliche Entscheidung der obersten Landesbehörde nach § 3 Abs. 2 AEG vor.

Ob möglicherweise die gesamten Geräuschemissionen der Hafeneisenbahn nach der 16. BImSchV hätten beurteilt werden können, und nicht nur die Immissionen, die von

den Vorstellgruppen ausgehen, mag hier dahinstehen. Denn die Planfeststellungsbehörde hat sich, indem sie den Schienenverkehr auf dem Betriebsgelände des Terminals nach der TA Lärm beurteilt hat, für die dem Kläger günstigere Bewertung entschieden.

Bei der Senator-Borttscheller-Straße handelt es sich unstrittig um einen öffentlichen Verkehrsweg. Der Umstand, daß diese Straße im wesentlichen Zubringerfunktion für den Containerterminal besitzt, ändert an dieser Einstufung nichts.

2.3.2. Der Immissionsgrenzwert wird im Planfeststellungsbeschluß zutreffend mit 49 dB(A) für die Nachtstunden angesetzt. Dieser Grenzwert gilt nach der 16. BImSchV für allgemeine Wohngebiete bzw. für Gebiete, die beim Fehlen eines Bebauungsplans entsprechend zu beurteilen sind (§ 2 Abs. 1 Nr. 2, Abs. 2 Satz 2). Die beiden noch vorhandenen landwirtschaftlichen Betriebe können entgegen der Ansicht, die die Beigeladene im gerichtlichen Verfahren vertreten hat, eine Einstufung als Dorfgebiet, die zu einer Heraufsetzung des Grenzwerts auf 54 dB(A) führen würde, nicht rechtfertigen. Landwirtschaftliche Vollerwerbstellen besitzen in Weddewarden inzwischen aufgrund der Umstrukturierung, die in den vergangenen Jahrzehnten erfolgt ist, eine untergeordnete Bedeutung. Auch wenn das äußere Erscheinungsbild eines Dorfes weitgehend erhalten geblieben ist, ist aufgrund der vorherrschenden Wohnnutzung vom Immissionsgrenzwert für Wohngebiete auszugehen.

2.3.3. Hinsichtlich der zu erwartenden Geräuschemissionen stützt sich der Planfeststellungsbeschluß auf ein Gutachten des Schalltechnischen Beratungsbüros Müller-BBM vom 21.09.1990, das durch ein Ergänzungsgutachten vom 28.06.1993 aktualisiert wurde. In dem Gutachten wird, bezogen auf den Meßpunkt 5 (Weddewarden), für den

Schienenverkehr ein Beurteilungspegel von 41,3 dB(A) und für den Straßenverkehr ein Beurteilungspegel von 37,0 dB(A) prognostiziert. Der Summenpegel beträgt 43,0 dB(A). In methodischer Hinsicht können gegen diese Prognosen, die jeweils nach der in Anlage 1 (Straße) und Anlage 2 (Schienenweg) zu § 3 der 16. BImSchV vorgegebenen Berechnungsmethode durchgeführt wurden, Bedenken nicht erhoben werden.

Das gilt in besonderer Weise für die Vorstellgruppe Weddewarden, von der in erster Linie Schienenverkehrsimmissionen auf Weddewarden einwirken werden. Das TTZ Bremerhaven hat auf Veranlassung des Oberverwaltungsgerichts für diese Vorstellgruppe eine Kontrollberechnung durchgeführt, die die dem Planfeststellungsbeschluß zugrundeliegende Prognose des Beratungsbüros Müller-BBM bestätigt hat, und zwar ungeachtet der geringfügigen methodischen Unterschiede zwischen beiden Berechnungsmodellen. Beide Prognosen tragen den sachlichen Gegebenheiten einer Vorstellgruppe ausreichend Rechnung. Eine Vorstellgruppe dient im wesentlichen der Bereitstellung von Güterzügen; dort wird die erhebliche Ladekapazität, die im Bedarfsfall binnen kurzer Frist zur Verfügung stehen muß, vorgehalten. Als betriebliche Besonderheiten fallen vor allem das Ein- und Ausfahren von Güterzügen sowie Rangierfahrten an. Nach der Art der Betriebsabläufe unterscheidet eine Vorstellgruppe sich insgesamt deutlich von einem Rangierbahnhof, für den das Zerlegen und Zusammenstellen von Güterzügen prägend ist. Die Gutachterin des TTZ hat diese Unterschiede in der mündlichen Verhandlung vor dem Oberverwaltungsgericht nochmals überzeugend erläutert.

Ferner hat das TTZ Bremerhaven auf Veranlassung des Oberverwaltungsgerichts die vom Beratungsbüro Müller-BBM erstellte Straßenverkehrslärmprognose mit einer im

November 1993 durchgeführten Verkehrszählung abgeglichen (S. 8/9 des Gutachtens). Dieser Abgleich hat die 1990 erstellte Prognose bestätigt. Er hat zugleich verdeutlicht, daß Weddewarden - durch den Verkehr auf der Wurster Straße - in erheblichem Umfang Straßenverkehrsimmissionen ausgesetzt ist, die nicht dem Containerterminal zuzurechnen sind.

- 2.4. Der Umstand, daß die verschiedenen Lärmquellen, die Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses bilden, zunächst gesondert zu erfassen und zu bewerten sind, besagt noch nicht, daß eine nachträgliche immissionsrechtliche Gesamtbeurteilung schlechthin ausgeschlossen wäre. Für eine entsprechende Gesamtbeurteilung könnte insbesondere das Erfordernis der einheitlichen Planung sprechen. In dieser einheitlichen Planung, die gem. § 78 Abs. 1 VwVfG nur unter bestimmten Voraussetzungen zulässig ist, kommt der enge Funktionszusammenhang der verschiedenen planfestgestellten Vorhaben zum Ausdruck. Nicht ganz zu Unrecht fordert der Kläger eine gleichsam „natürliche“ Betrachtungsweise ein, die den Gesamtkomplex des Containerterminals im Blick hat.

Andererseits liefe ein Abstellen auf die Gesamtbelastung im vorliegenden Fall auf eine Verrechnung von Verkehrs- und Gewerbelärm hinaus. Beide Lärmarten können aber kaum als gleichartig angesehen werden (vgl. Schulze-Fielitz, a.a.O., § 41 Rdnr. 55). Das Bundesimmissionsschutzgesetz trennt strikt zwischen ihnen. Sie unterliegen sowohl in der Lärmerfassung als auch der Lärmbewertung unterschiedlichen Maßstäben.

Letztlich können diese Rechtsfragen hier aber offenbleiben. Denn auch wenn der enge funktionale Zusammenhang der Anlagen eine Gesamtbeurteilung der Immissionen erforderte, wären die Grenzwerte der 16. BImSchV zugrunde-zulegen. Diese besitzen rechtsverbindlichen Charakter.

Eine gemeinsame Planung von öffentlichen Verkehrswegen und einer Anlage i. S. von § 3 Abs. 5 BImSchG kann nicht dazu führen, daß die Grenzwerte für öffentliche Verkehrswege nicht oder nur noch eingeschränkt gelten. Die Gesamtbeurteilung könnte deshalb nur zur Folge haben, daß der Betriebslärm in das Grenzwertkonzept der 16. BImSchV einbezogen werden würde. Das könnte möglicherweise für die Frage der Erforderlichkeit sowie des Ausmaßes von (aktiven oder passiven) Schallschutzmaßnahmen von Bedeutung sein.

Im konkreten Fall liegt der Summenpegel aus Verkehrs- und Betriebslärm deutlich unter dem Grenzwert der 16. BImSchV von 49 dB(A) nachts. Das TTZ Bremerhaven hat ihn in seinem Gutachten für den Meßpunkt 5 (vor dem Ortsteil Weddewarden) mit 46,4 dB(A) errechnet (S. 11). In diese Berechnung wurde für den Verkehrslärm (Straße und Schiene) ein Beurteilungspegel von 43,0 dB(A) eingestellt und für den Betriebslärm ein Beurteilungspegel von 43,5 dB(A). Bei letzterem handelt es sich um den im Gutachten Müller-BBM vom 18.09.1990 errechneten Pegel. Berücksichtigt man, daß beim späteren Betrieb des Terminals aller Voraussicht nach, bezogen auf die Wohnung des Klägers, ein Beurteilungspegel von 40 dB(A) wird eingehalten werden können, ist der Summenpegel entsprechend niedriger anzusetzen. Bei dieser Sachlage besteht kein Anlaß, der Frage einer Gesamtbeurteilung weiter nachzugehen, zumal eine solche Gesamtbeurteilung nach Lage der Dinge Bedeutung vor allem für etwaige Schallschutzmaßnahmen erlangen könnte, also für einen möglichen Planergänzungsanspruch, der aber mit der Klage nicht verfolgt wird.

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

Das Oberverwaltungsgericht hält es für billig, daß die Beigeladene, ungeachtet des von ihr durch eigene Antragstellung

eingegangenen Kostenrisikos, ihre außergerichtlichen Kosten selbst trägt. Wegen der weitgehenden Interessenidentität, die im vorliegenden Verfahren zwischen Beklagter und Beigeladener besteht, wäre es nicht sachgerecht, den Kläger gleichsam „doppelt“ mit Kosten zu belasten. Hinsichtlich des von der Beigeladenen auf Veranlassung des Oberverwaltungsgerichts eingeholten Gutachtens der TTZ Bremerhaven ist zudem zu berücksichtigen, daß eine entsprechende Beteiligung des TTZ bereits im Verwaltungsverfahren angezeigt gewesen wäre. Daß die Kosten, die durch die nachträgliche Einholung des Gutachtens im gerichtlichen Verfahren entstanden sind, von der Beigeladenen als Trägerin des Vorhabens zu tragen sind, erscheint deshalb angemessen.

Die Entscheidung über die vorläufige Vollstreckbarkeit folgt aus §§ 167 VwGO i. V. m. §§ 708 Nr. 10, 711 ZPO.

Gründe für die Zulassung der Revision (§ 132 Abs. 2 VwGO) sind nicht gegeben.

Rechtsmittelbelehrung

Die Nichtzulassung der Revision kann durch Beschwerde angefochten werden.

Die Beschwerde ist innerhalb eines Monats nach Zustellung des Urteils beim Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen, Altenwall 6, 28195 Bremen, schriftlich oder zur Niederschrift der Urkundsbeamtin der Geschäftsstelle eingelegt werden. Die Beschwerde muß das angefochtene Urteil bezeichnen. Die Beschwerde ist innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung dieses Urteils zu begründen. Die Begründung ist bei dem oben genannten Gericht einzureichen.

Für das Beschwerdeverfahren besteht Vertretungszwang; dies gilt auch für die Einlegung der Beschwerde und für die Begründung. Danach muß sich jeder Beteiligte durch einen Rechtsanwalt oder einen Rechtslehrer an einer deutschen Hochschule als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt vertreten lassen.

gez. Pottschmidt

gez. Eiberle-Herm

gez. Alexy