



Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

OVG: 1 D 299/01

Niedergelegt in unvollständiger
Fassung auf der
Geschäftsstelle am 18.12.2001
gez. Bothe
U. d. G

Im Namen des Volkes!

Urteil

In der Verwaltungsrechtssache

g e g e n

die Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest,
Schloßplatz 9, 26603 Aurich, Gz.:

Beklagte,

Beigeladene:

Stadtgemeinde Bremen, vertreten durch den Senator für Wirtschaft und Häfen, Zweite Schlachtpforte 3,
28195 Bremen,

Prozeßbevollmächtigte:

hat das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 1. Senat - durch die Richter Prof.
Pottschmidt, Göbel und Alexy sowie die ehrenamtlichen Richter und aufgrund der
mündlichen Verhandlung vom 13.12.2001 für Recht erkannt:

**Die Beklagte wird verpflichtet, unter entsprechender Ergänzung
des Planfeststellungsbeschlusses ihrer Wasser- und Schifffahrts-direktion Nordwest
vom 29. 06.2001 dem Grunde nach über die von den Klägern geltend gemachten
Ansprüche auf Ersatz der Aufwendungen für Maßnahmen des passiven
Schallschutzes unter Beachtung der Rechtsauffassung des Gerichts neu zu
entscheiden.**

Im übrigen wird die Klage abgewiesen.

Die Kosten des Verfahrens tragen die Kläger zu 2/3 und die Beklagte zu 1/3; dazu gehören nicht die außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die diese selbst trägt.

Das Urteil ist hinsichtlich der Kosten vorläufig vollstreckbar. Den jeweiligen Kostenschuldnern wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des Vollstreckungsbetrages abzuwenden, wenn nicht der andere Beteiligte vor der Vollstreckung Sicherheit in gleicher Höhe leistet.

Die Revision wird nicht zugelassen.

Tatbestand:

Die Kläger wenden sich gegen einen Planfeststellungsbeschluss der Beklagten, nach dem auf Antrag der Beigeladenen das Container-Terminal „Wilhelm Kaisen“ um einen weiteren Großschiffsliegeplatz (CT IIIa) zwischen Weser-km 72,45 und Weser-km 72,79 erweitert werden soll.

Das Containerterminal „Wilhelm Kaisen“ befindet sich auf stadtbremischem Gebiet in Bremerhaven und steht im Eigentum der Beigeladenen. Sein erster Abschnitt (CT I) wurde 1968 mit einer Stromkaje von ca. 1.500 m Länge errichtet. Zwischen 1980 und 1983 wurde die Stromkaje um ca. 650 m (CT II) und ab 1994 um weitere 700 m (CT III) nach Norden verlängert; so dass sie dort nunmehr bis Weser-km 72,45 reicht. Seit 1984 weist der Bebauungsplan Nr. 1425 das Weserufer bis zum Weser-km 72,79 und die östlich gelegene Fläche mit einer Größe von insgesamt ca. 1,6 km² als „Sondergebiet Hafen (Container-Umschlaganlage)“ aus; für einen nördlich zwischen dieser Fläche und dem Grau-Wall-Kanal bzw. dem Weddewarder Tief gelegenen, etwa 70 - 80 m breiten Streifen sieht der Bebauungsplan „Öffentliche Grünfläche“ vor. Ein gegen diesen Bebauungsplan eingeleitetes Normenkontrollverfahren wurde im März 1990 durch einen Vergleich beendet, in dem sich die beigeladene Stadtgemeinde Bremen zur Errichtung einer Lärmmessstation am Ortsrand von Weddewarden verpflichtete, deren Ergebnisse seitdem regelmäßig berichtet werden.

Der zu Bremerhaven gehörende Ortsteil Weddewarden liegt nördlich des Grau-Wall-Kanals hinter dem Weserdeich. Er besteht im wesentlichen aus einem über 900 Jahre alten Dorf. Ein Bebauungsplan für das Dorf besteht nicht; seine Bebauung wird von den Beteiligten in Übereinstimmung mit der bisherigen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgericht als einem allgemeinen Wohngebiet vergleichbar angesehen. Östlich des Dorfes hat die Stadt Bremerhaven durch Bebauungsplan das „Industriegebiet Weddewarden-Ost“ ausgewiesen; außerdem sieht der Flächennutzungsplan der Stadt Bremerhaven einen Windenergiepark in der Nähe des Dorfes vor. Die kürzeste Entfernung zwischen dem Dorf und dem Sondergebiet Hafen beträgt etwa 300 m, die zwischen dem Dorf und dem westlichen Eckpunkt des Sondergebiets - dem geplanten Endpunkt der Stromkaje bei Weser-Km 72,79 - etwa 1000 m.

Die Kläger sind Mitglieder der Bürgergemeinschaft Weddewarden, eines nicht rechtsfähigen Vereins. Die Kläger zu 1. bis 5. sind Eigentümer von Einfamilienhausgrundstücken in Weddewarden, die von ihnen selbst bewohnt werden. Der Kläger zu 6. ist Mieter einer Wohnung in Weddewarden.

Im August 2000 beantragte die Beigeladene bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest der Beklagten die Feststellung des Plans für die Verlängerung der Kaje bis zum Weser-km 72,79 und die Herstellung einer Containerumschlags- und Abstellfläche mit den nötigen Infrastrukturmaßnahmen in einer Größe von ca. 7,69 ha östlich der Kaje. Der Bau und Betrieb von Umschlaganlagen auf dem Terminal, die sog. Suprastruktur, war nicht Gegenstand des Antrags. Den Antragsunterlagen beigelegt waren u.a. eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens und eine Schallimmissionsprognose der Firma ted technologie entwicklungen & dienstleistungen GmbH vom 07.07.2000.

Diese Prognose bezieht sich auf vier Immissionsaufpunkte, von denen sich drei (IAP 1: Burgstraße 2, IAP 2: Morgensternstraße 13; IAP 3: Wurster Straße 362) im oder am Rande des Dorfes befinden. Für die Messung der Hauptschallquellen des Terminals und das Berechnungs- und Beurteilungsverfahren wird die TA Lärm zu Grunde gelegt. Danach ergeben sich für die einzelnen Immissionsaufpunkte Beurteilungspegel für die von gewerblichen Emittenten verursachten Geräusche von 55 dB(A) für IAP 1 und 2 und 56 dB(A) für IAP 3 tags sowie 48 dB(A) für IAP 1, 2 und 3 in der lautesten Nachtstunde. Als maximale Spitzenimmissionspegel werden 57,4 dB(A) für IAP 1, 57,1 dB(A) für IAP 2 und 56,2 dB(A) für IAP 3 berechnet. Diese Berechnung bezieht sich aber nur auf die Verhältnisse bei geringer Windgeschwindigkeit und allgemein guter Wetterlage; sie berücksichtigt nicht, dass es durch hartes Aufsetzen oder Verkanten der Container im Schiff oder beim Aufnahmen und Absetzen der Lukendeckel zu höheren Geräuschspitzen kommen kann. Um diesen Rechnung tragen zu können, wird darauf abgestellt, dass in zwei Zeiträumen (einmal von 3.00 bis 5.00 Uhr, einmal von 23.30 bis 1.00 Uhr) jeweils drei Geräuschspitzen von mehr als 60 dB(A), im Einzelfall bis zu 68,8 dB(A) an der Lärmmessstation bzw. auf dem Deich in Weddewarden gemessen wurden. In die Berechnung des Beurteilungspegels sind diese Spitzenpegel wegen ihres kurzen Einwirkungszeitraums nicht eingestellt worden.

Die Unterlagen wurden nach entsprechenden Bekanntmachungen vom 09.10. bis 08.11. 2000 in Bremerhaven öffentlich ausgelegt. Gegen das Vorhaben erhob - neben anderen - auch die Bürgergemeinschaft Weddewarden BGW mit einem am 22.11.2000 bei der Beklagten eingegangenen Schreiben Einwendungen. Diese bezogen sich auf die wirtschaftspolitische Begründung des Vorhabens, die Ablehnung möglicher Alternativen und die Umweltauswirkungen des Vorhabens, insbesondere die Lärmauswirkungen auf das Dorf Weddewarden. In dem Schreiben wurden die Kläger zu 1. bis 3. und 6. als Sprecher der Bürgergemeinschaft Weddewarden aufgeführt; unterschrieben haben es die Kläger zu 1. und 6. Die Einwendungen erfolgten „in Wahrung der Interessen aller Bürgerinnen und Bürger Weddewarden, die von dieser Maßnahme nachhaltig betroffen sind“.

Die Einwendungen waren Gegenstand u.a. eines allgemeinen Erörterungstermins am 26.01.2001 in Bremerhaven, bei dem sich für die Bürgergemeinschaft Weddewarden der Kläger zu 1. und der Prozeßbevollmächtigte der Kläger äußerten. In dem Termin nahm u.a. auch der Geschäftsführer der auf dem Terminal tätigen Umschlagsfirma EUROGATE zu der Frage Stellung, „ob und ggf. welche Möglichkeiten gesehen werden, den auf der Containerkaje anfallenden Lärm künftig noch weiter zu minimieren.“

Mit Beschluss vom 29.06.2001 stellte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest der Beklagten den Plan „für den Ausbau der Bundeswasserstraße Weser von km 72,45 bis km 72,79 durch die nördliche Ergänzung des Containerterminals in Bremerhaven um einen weiteren Großschiffsliegeplatz (CT IIIa)“ antragsgemäß fest. Der Beschluss enthielt u.a. die folgende Anordnung (1.11):

„Vor Genehmigung der von der Betreiberin zu errichtenden Anlagen der Suprastruktur hat die Trägerin des Vorhabens der Baugenehmigungsbehörde ein von ihr eingeholtes Gutachten über weitere Möglichkeiten zur Reduzierung der vom Containerterminal ausgehenden Lärmimmissionen einschließlich der Spitzenimmissionspegel sowie der hierdurch auf Weddewarden einwirkenden Lärmimmissionen zur Verfügung zu stellen. Außerdem regt die Planfeststellungsbehörde an, dass durch die zuständige Behörde ein Lärminderungskonzept bzw. ein Lärminderungsplan für Weddewarden erarbeitet und umgesetzt wird.“

Die Einwendungen der Bürgergemeinschaft Weddewarden wurden zurückgewiesen.

In der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses wurde unter verschiedenen Gliederungspunkten zu den Lärmeinwirkungen der Anlage auf die Wohnnutzung in Weddewarden Stellung genommen. Diese Ausführungen lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Gegen die Richtigkeit der schalltechnischen Prognose bestünden keine grundsätzlichen Bedenken. Sie werde auch nicht dadurch in Frage gestellt, dass der tatsächlich gemessene Dauerschallpegel bereits jetzt schon höher sei. Dieser erfasse nämlich auch andere Lärmimmissionen, wie zum Beispiel Verkehrslärm und Naturgeräusche, die nach der TA Lärm nicht zu berücksichtigen seien.

Gesundheitsgefahren seien durch die prognostizierten Pegel nicht zu befürchten. Auch erhebliche Belästigungen seien zu verneinen.

Zwar würden die für allgemeine Wohngebiete nach der TA Lärm vorgesehenen Immissionsrichtwerte von 55 dB(A) tags und 40 dB(A) nachts für den Beurteilungspegel überschritten, fraglich sei aber, ob diese Richtwerte hier zu beachten seien. Die TA Lärm gelte ausdrücklich nicht für Seehafenumschlagsanlagen. Erforderlich sei deshalb eine wertende Betrachtung, bei der für die Bestimmung der Zumutbarkeitsgrenzen auch die höheren Grenzwerte für Verkehrslärm (16. BImSchV) und Magnetschwebebahnen von 49 dB(A) nachts zu berücksichtigen seien. Unabhängig davon führe aber auch eine Orientierung an den Richtwerten der TA Lärm zu keinem anderen Ergebnis. Wegen der engen Nachbarschaft von Dorf und Terminal und der damit verbundenen Pflicht zur gegenseitigen Rücksichtnahme sei die sog. Gemengelagenregelung der TA Lärm anwendbar; danach sei für den Beurteilungspegel nachts ein Zwischenwert von mindestens 45dB(A) anzusetzen. Zwar werde auch dieser Wert überschritten. Dies sei aber unschädlich, denn nach den Ausführungen des Vertreters der EUROGATE im Erörterungstermin sei anzunehmen, dass weitere Techniken zur Reduzierung des Lärms über das bisherige Maß hinaus möglich seien. Weitere Lärminderungspotentiale dürften auch durch die Untersuchung aufgezeigt werden, die in Auftrag zu geben die Beigeladene durch eine Auflage zum Planfeststellungsbeschluss verpflichtet werde. Es genüge festzustellen, dass weitere Lärminderungspotentiale vorhanden sein dürften und die in der Schallimmissionsprognose dargestellten Pegel noch einmal spürbar unterschritten werden könnten. Allerdings könne das genauere Ergebnis der weiteren Maßnahmen zur Lärmreduzierung derzeit noch nicht bestimmt werden; insbesondere könne nicht mit Sicherheit festgestellt werden, ob der nächtliche Beurteilungspegel von 45 dB(A) unterschritten werden könne. Auch dies führe aber nicht zu einer Unverträglichkeit mit den Anforderungen des § 22 BImSchG, denn nach dieser Vorschrift seien schädliche Umwelteinwirkungen nicht absolut zu vermeiden, sondern lediglich auf ein Mindestmaß zu beschränken, soweit sie nach dem Stand der Technik unvermeidbar seien. Es könne deshalb dahin stehen, ob der Prognose die lauteste Nachtstunde habe zu Grunde gelegt werden dürfen, und ob nicht ein Aufschlag auf die Richtwerte der TA Lärm erforderlich sei, um der besonderen Bedeutung des Containerterminals für die Allgemeinheit Rechnung zu tragen.

Auch für die Spitzenimmissionspegel sei nicht auf die TA Lärm abzustellen. Die 16.BImSchV und der Magnetschwebebahn-Lärmschutzverordnung enthielten überhaupt keine Begrenzung der Spitzenpegel. Nach Auffassung des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen sei die Grenze zur Schädlichkeit überschritten, wenn nachts sechsmal Spitzenpegel von 60 dB(A) innen erreicht würden; der Innenpegel liege bei gekippten Fenstern 10 dB(A) unter dem Außenpegel. Die gemessenen Werte blieben aber unter dieser Schwelle. Die Spitzenpegel seien auch nach der TA Lärm, die aber hier nicht anwendbar sei, zulässig. Die in der Prognose errechneten Pegel von bis zu 57,4 dB(A) blieben unter der zulässigen Überschreitung des Richtwerts für allgemeine Wohngebiete um 20 dB(A). Maßgeblich sei aber ein Zwischenwert; wegen der Ortsgebundenheit des Terminals und der Unvermeidlichkeit des Nachtbetriebs sei es angemessen, diesen auf über 45 dB(A) zu erhöhen, so dass die gemessenen Pegel zulässig seien. Bei den tatsächlich gemessenen Werten von bis zu 68,8 dB(A) sei nach der TA Lärm im übrigen ein Abschlag von 3 dB(A) für Messungenauigkeiten vorzunehmen. Schließlich seien Verbesserungen zu berücksichtigen: Nach der Inbetriebnahme einer neuen Messstation würde bei Überschreiten eines bestimmten Spitzenpegels ein Telefax an die Betreiberin des Terminals gesandt, aus dem die auch Lärmquelle hervorgehe, so dass solche Pegel nach Eingang des Faxes deutlich reduziert werden könnten. Darüber hinaus entstünden die Spitzenpegel gerade in den Bereichen, in denen die von der Betreiberin vorgeschlagenen Maßnahmen der Lärmreduzierung Erfolg versprechen. Ob und inwieweit im Einzelnen noch Einschränkungen und Auflagen erforderlich seien, sei von der Baugenehmigungsbehörde nach Vorlage des angeordneten Gutachtens zu entscheiden. Eine abwägende Betrachtung aller Gesichtspunkte des nachbarlichen Interessenausgleichs führe zu dem Ergebnis, dass die für die Verwirklichung des Vorhabens sprechenden Erwägungen der Sicherung und Entwicklung des Hafenstandortes Bremerhaven mit den damit verbundenen Arbeitsplätzen den Vorrang verdienen.

Gegen den Planfeststellungsbeschluss haben die Kläger am 26.07.2001 Klage vor dem Oberverwaltungsgericht erhoben.

Zur Begründung tragen sie vor:

Die prognostizierten Lärmbelastungen würden in Weddewarden bereits heute erreicht oder überschritten. Bereits heute seien die Kläger gesundheitlichen Beeinträchtigungen durch nächtliche Aufweckreaktionen und Schlafstörungen ausgesetzt, die künftig noch verschärft würden. Der dadurch hervorgerufene Konflikt

dürfe nicht auf das bauordnungsrechtliche Genehmigungsverfahren für die Suprastruktur verlagert werden. Die Vereinbarkeit des Umschlagbetriebs müsse im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens festgestellt werden; könne diese Feststellung nicht getroffen werden, müsse die beantragte Planfeststellung abgelehnt werden.

Das Vorhaben sei mit § 22 BImSchG unvereinbar. Die Lärmprognose sei fehlerhaft. Die kurzfristigen Geräuschspitzen seien zu Unrecht nicht in den Beurteilungspegel eingerechnet; ihre Häufigkeit unzureichend erfasst worden. Für empfindliche Tageszeiten hätte ein Zuschlag von 6 dB(A) auf den Beurteilungspegel vorgenommen werden müssen. Künftige Lärmreduzierungen seien bereits bei der Prognose berücksichtigt worden, da auf noch nicht beschaffte Vancarrier abgestellt worden sei. Die von EUROGATE erwarteten Verbesserungen zur Reduzierung der Spitzenpegel seien noch weit von der Realisierung entfernt.

Bei der Beurteilung des Lärms müsse die TA Lärm entsprechend angewandt werden, wobei lediglich den Besonderheiten von Seehafenumschlagsanlagen Rechnung zu tragen sei. Solche Besonderheiten, die nur an schutzgutbezogene Umstände, nicht aber betreiberbezogene Belange anknüpfen dürften, seien hier nicht gegeben. Die Vorschriften für Verkehrslärm seien nicht heranzuziehen, weil sie Lärm von Linienschallquellen zum Gegenstand hätten, während es hier um anlagenbezogenen Lärm von Punkt- oder Flächenschallquellen gehe. Die Bildung von Zwischenwerten auf Grund der räumlichen Nachbarschaft sei nicht zwingend vorgeschrieben, sondern nur möglich; hier scheide sie aus, weil der Containerterminal an ein schon vorhandenes Dorf heranrücke.

Die Auswirkungen des Lärms auf die Gesundheit dürften nicht allein an Hand von Schwellenwerten beurteilt werden. Nach der neueren Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte sei zusätzlich zu prüfen, wie sich die Lärmpegel auf das Einschlafverhalten und das Wiedereinschlafverhalten sowie Schlafverhalten unterhalb der Schwelle des bewußten Aufwachens auswirke. Dafür seien die neuesten physiologischen und medizinischen Erkenntnisse zu berücksichtigen. Diese hätten ergeben, dass es schon bei einem Beurteilungspegel von 36 dB(A) zu einer Umverteilung der Schlafstadienzeiten komme und wiederholte Geräusche zu einer verstärkten Ausschüttung von Stresshormonen führten, die sich schon ab 55 dB(A) im Urin nachweisen ließen. Aus der neuesten Rechtsprechung des EGMR folge weiter, dass bei derartigen Auswirkungen besonders hohe Anforderungen an die Darlegung der wirtschaftlichen Gründe, die für das Vorhaben sprächen, zu stellen seien.

Die Kläger beantragen,

den Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 29. Juni 2001 für den Ausbau der Bundeswasserstraße Weser von km 72,45 bis km 72,79 durch die nördliche Ergänzung des Containerterminals in Bremerhaven um einen weiteren Großschiffsliegeplatz (CT IIIa) aufzuheben,

hilfsweise,

die Beklagte zu verpflichten, nach der Rechtsauffassung des Gerichts über das Begehren der Kläger nach hinreichendem Schallschutz erneut zu entscheiden, wobei zumindest sicherzustellen ist, dass auf den Grundstücken der Kläger bzw. auf den von ihnen bewohnten Grundstücken nachts (22.00 h bis 6.00 h) vor dem Fenster, das dem vom Containerterminal ausgehenden Lärm am stärksten ausgesetzt ist, keine 40 dB(A) übersteigenden Lärmimmissionswerte (Mittelungspegel nach dem in der TA Lärm vorgesehenen Messverfahren) und keine Spitzenpegel auftreten, die bei gekipptem Fenster im Inneren den Wert von 52 dB(A) überschreiten.

Die Beklagte beantragt,

die Klage abzuweisen.

Zur Begründung wiederholt sie im wesentlichen die Ausführungen aus dem Planfeststellungsbeschluss. Ergänzend trägt sie vor:

Über die Zulässigkeit der Inbetriebnahme lärmintensiver Geräte und Anlagen brauche im Planfeststellungsbeschluss nicht abschließend entschieden zu werden. Erforderlich sei lediglich eine Vorausbeurteilung, bei der zu prüfen sei, ob bereits jetzt die Beeinträchtigungen, die vom Betrieb der Anlage als Ganzes zu erwarten seien, die die Versagung der weiteren für die Betriebsaufnahme erforderlichen Genehmigungen unvermeidlich erscheinen ließen.

Selbst wenn entgegen der Auffassung der Beklagten die maßgeblichen Immissionshöchstwerte überschritten würden, ließe dies im übrigen das Gesamtkonzept der Abwägung unberührt. Die Immissionswerte könnten dann nämlich durch Maßnahmen des passiven Schallschutzes gesenkt werden. Wenn solche Maßnahmen entgegen dem Planfeststellungsbeschluss für nötig erachtet würden, sei der Planfeststellungsbeschluss nicht aufzuheben, sondern um entsprechende Anordnungen zu ergänzen.

Auch die Beigeladene beantragt,

die Klage abzuweisen.

Sie verteidigt den angefochtenen Planfeststellungsbeschluss und trägt über das Vorbringen der Beklagten hinaus noch vor:

Zu den Besonderheiten von Seehafenumschlagsanlagen gehöre insbesondere, dass sie nur wettbewerbsfähig seien, wenn sie auch nachts betrieben würden. Dies könne aber nur geschehen, wenn die nächtlichen Immissionen nicht an der TA Lärm gemessen würden. Die Grenze der zumutbaren Lärmbelastung müsse deshalb über den nach der TA Lärm maßgeblichen Pegeln liegen. Die Kritik der Kläger an der Schall-immissionsprognose gehe fehl. Es sei zumindest teilweise unrichtig, dass zu erwartende technische Verbesserungen bereits berücksichtigt seien. Die Prognose gehe von mittleren Emissionspegeln aus, die im wesentlichen durch ältere Fahrzeuge geprägt seien; künftige Schallminderungspotentiale würden beschrieben, aber nicht in der Berechnung berücksichtigt. Soweit in der medizinischen Literatur Maximalpegel von weniger als 6 x 60 dB(A) gefordert würden, handle es sich um Aussagen aus präventivmedizinischer Sicht, nicht um die Bezeichnung der Gefahrengrenze im Sinne des § 3 BImSchG. Der neuesten Rechtsprechung des EGMR ließen sich keine konkreten Schlussfolgerungen für den hier zu entscheidenden Fall entnehmen.

Dem Oberverwaltungsgericht haben die den Vorgang betreffenden Akten der Beklagten vorgelegen; ihr Inhalt war, soweit das Urteil auf ihm beruht, Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe:

Die Klage ist zulässig.

Auch der Klägers zu 6., der nicht - wie die übrigen Kläger - Eigentümer eines Wohngebäudes, sondern Mieter einer Wohnung in der Nachbarschaft der geplanten Anlage ist, ist klagebefugt; zur näheren Begründung kann insoweit auf das Urteil des Senats vom 11. 06. 1996 (UPR 1997,299) zum CT III Bezug genommen werden, das den Beteiligten bekannt ist.

Die Klage ist aber nur zum Teil begründet.

Bedenken gegen die formelle Rechtmäßigkeit des Planfeststellungsbeschlusses und die Planrechtfertigung bestehen nicht. Auch die Prüfung und Verwerfung möglicher Alternativen zu dem festgestellten Vorhaben - die im Gerichtsverfahren auch von den Klägern nicht mehr problematisiert worden sind - sind rechtlich nicht zu beanstanden. Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss leidet aber insoweit an einem Abwägungsfehler, als er die Lärmschutzbelange der Kläger nicht hinreichend berücksichtigt. Dieser Fehler führt allerdings nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, sondern begründet lediglich einen Anspruch auf Beseitigung des Fehlers im Wege der Planergänzung.

1.

Mit ihren Einwendungen gegen die unzureichende Abwägung ihrer Lärmschutzbelange sind die Kläger nicht nach § 17 Nr. 5 des Bundeswasserstraßengesetzes (WaStrG) ausgeschlossen. Das gilt auch für die

Kläger zu 4. und 5., die innerhalb der Einwendungsfrist nicht persönlich in Erscheinung getreten sind. Die fristgerecht erhobenen Einwendungen der Bürgergemeinschaft Weddewarden sind auch in ihrem Namen erhoben worden. Zu einem entsprechenden Schreiben der Bürgergemeinschaft Weddewarden mit Einwendungen in dem früheren Planfeststellungsverfahren betreffend das CT III hat das Oberverwaltungsgericht in seinem bereits erwähnten Urteil vom 11. 06. 1996 näher ausgeführt, dass und warum ein solches Schreiben als Einwendung der einzelnen Mitglieder der Bürgergemeinschaft zu werten ist. Dementsprechend ist auch die Beklagte in dem angefochtenen Planfeststellungsbeschluss (S. 148) zu Recht davon ausgegangen, dass die Einwendungen „von den Mitgliedern“ der Bürgergemeinschaft Weddewarden erhoben worden sind.

2.

Gegenstand des auf der Grundlage des § 14 Abs. 1 WaStrG ergangenen Planfeststellungsbeschlusses ist unmittelbar nur die sog. Infrastruktur des Terminals, also die Verlängerung der vorhandenen Kaje einschließlich der Herstellung eines festen Baugrundes im Bereich der künftigen Terminalfläche.

Die sog. Suprastruktur - dazu gehören insbesondere der Bau und Betrieb von Umschlagsanlagen auf dem Terminal und von Anlagen der Verkehrsabwicklung - rechnet der Planfeststellungsbeschluss „nur insoweit zum Gegenstand dieses Planfeststellungsverfahrens, als diese Maßnahmen hinsichtlich ihrer Auswirkungen im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme zu betrachten sind und die Auswirkungen im Rahmen der FFH-Untersuchung und der UVP betrachtet werden. Maßstab der Prüfung ist hier die Frage der grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit des späteren Betriebs. Ansonsten und damit insbesondere auch im Hinblick auf die eigentliche Genehmigung unterliegen sie der Genehmigungspflicht durch die zuständige Baubehörde ...“ (S. 28).

Die danach gebotene immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung des späteren Hafensbetriebs (vgl. dazu schon das erwähnte Urteil des Senats vom 11. 06. 1996) geht entgegen der Auffassung der Beigeladenen über die bloße Feststellung hinaus, dass der Genehmigung des späteren Betriebs keine offenkundig unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen; in einem solchen Fall würde schon die Planrechtfertigung zu verneinen sein (vgl. BVerwG DVBl 2001, 1848 <1851>). Sie verlangt vielmehr die *positive* Feststellung der grundsätzlichen Vereinbarkeit des späteren Umschlagbetriebs mit den Anforderungen des Immissionsschutzrechts. Für das Erfordernis einer solchen Feststellung, die - nicht von den Voraussetzungen und insbesondere nicht von den Rechtsfolgen, aber von der Sache her - dem „vorläufigen positiven Gesamturteil“ bei einer Teilgenehmigung nahe kommt, sprechen die folgenden Erwägungen:

Ohne eine solche positive Einschätzung wäre nicht ausgeschlossen, dass die Baugenehmigungsbehörde bei ihrer Entscheidung über die immissionsschutzrechtliche Zulässigkeit der Suprastruktur den Betrieb des Hafenumschlags - etwa durch ein Verbot des Umschlags zur Nachtzeit - in einer Weise beschränkt, die die Abwägungsgrundlagen des Planfeststellungsbeschlusses berührt. Der Verzicht auf eine positive Vorausbeurteilung könnte daher zur Zulassung einer Anlage führen, von der sich später herausstellt, daß sie ihre im Planfeststellungsverfahren zugrunde gelegte Funktion nicht erfüllen kann.

Darüberhinaus kann auch nach Auffassung der Beigeladenen im Baugenehmigungsverfahren nicht mehr über eventuelle Schutzvorkehrungen zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf die Rechte anderer entschieden werden; dies gilt insbesondere dann, wenn der Planfeststellungsbeschluss entsprechende Anordnungen gemäß § 74 Abs. 2 Satz 2 des Verwaltungsverfahrensgesetzes (VwVfG) nicht vorsieht oder vorbehält und damit möglicherweise ausschließt. Eine nachträgliche Planergänzung ist nur für nicht voraussehbare nachteilige Wirkungen möglich (§ 75 Abs. 2 Sätze 2 und 3 VwVfG). Eine vom Gesetz bereitgestellte Konfliktlösung, die die gegenläufigen Belange von Vorhabenträger bzw. Betreiber auf der einen und Nachbarn auf der anderen Seite angemessen zum Ausgleich bringen könnte, wäre damit nicht mehr möglich. Sie muss daher, soweit dazu Anlaß besteht, im Planfeststellungsverfahren in die Abwägung einbezogen werden. Dies setzt Feststellungen darüber voraus, ob solche Anordnungen erforderlich und geeignet sind, den notwendigen Ausgleich der widerstreitenden Belange herbeizuführen. Soweit Formulierungen im Urteil des Senats vom 11.06.1996 hiervon abweichen sollten, hält der Senat daran nicht fest.

Auch im Interesse des Vorhabenträgers ist es deshalb geboten, eine Vorausbeurteilung der Immissionen in die Abwägung einzustellen, die eine positive Feststellung der grundsätzlichen Vereinbarkeit des späteren Hafenumschlags mit den Anforderungen des Bundesimmissionsschutzgesetzes (BImSchG) enthält.

Der angefochtene Planfeststellungsbeschluss trägt diesem Erfordernis Rechnung, indem er - entgegen dem zunächst (S. 104 f.) angekündigten eingeschränkten Prüfungsmaßstab - letztendlich darauf abstellt, daß die „Zunahme der Lärmimmissionen .. sich innerhalb des gemäß § 22 BImSchG zulässigen Rahmen“ hält (S. 171) und insbesondere auch zur Nachtzeit „ein Betrieb der Anlage im Anlage im Rahmen des § 22 BImSchG gewährleistet werden wird“ (S.117, 161).

3.

Nach § 22 Abs. 1 BImSchG sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen - darunter fallen auch die für den Containerumschlag erforderlichen Anlagen der Suprastruktur - so zu errichten und zu betreiben, daß schädliche Umwelteinwirkungen verhindert werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne dieser Vorschrift zählen auch Geräusche, die nach Art, Ausmaß oder Dauer geeignet sind, Gefahren, erhebliche Nachteile oder erhebliche Beeinträchtigungen für die Allgemeinheit oder die Nachbarschaft herbeizuführen (§ 3 Abs. 1 und 2 BImSchG). Umwelteinwirkungen sind „schädlich“ und „erheblich“ in diesem Sinne, wenn sie unzumutbar sind (BVerwGE 90,53 <56>). Für die Beurteilung der Zumutbarkeit von Lärm ist eine „Güterabwägung“ der konkreten Gegebenheiten zum einen der emittierenden Nutzung, zum anderen der immissionsbetroffenen Nutzung erforderlich (BVerwGE 79,254 <260>). Sie ist in besonderer Weise von Wertungen geprägt und kann darum sehr unterschiedlicher Beurteilung im Einzelfall unterliegen (BVerwGE 108,260 <265>).

4.

Wo die Grenze der Zumutbarkeit verläuft, hängt von den jeweiligen Umständen des Einzelfalls ab (BVerwGE 79,254 <260>), wenn es - wie hier - an untergesetzlichen Regelungen in Form von Verordnungen oder normkonkretisierenden Verwaltungsvorschriften fehlt.

4..1

Es ist vorrangig Aufgabe und Befugnis des Ordnungsgebers, die im Gesetz allgemein umschriebene Schwelle zumutbarer Lärmeinwirkungen aufgrund abstrakt-genereller Abwägung der widerstreitenden Interessen verbindlich festzulegen (BVerwGE 108,260 <265>). Eine Verordnung, die für die Beurteilung des Lärms heranzuziehen wäre, der von Seehafenumschlagsanlagen verursacht wird, gibt es indes nicht.

Die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) gilt ausweislich ihres § 1 Abs. 1 nur für den Bau oder die wesentliche Änderung von öffentlichen Straßen sowie von Schienenwegen der Eisenbahnen und Straßenbahnen. Nur insoweit ist sie auch von der gesetzlichen Ermächtigung in § 43 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG gedeckt. Auf Seehafenumschlagsanlagen ist sie deshalb nicht anwendbar.

Auf sie kann auch nicht im Wege der entsprechenden Anwendung zurückgegriffen werden. Das hat der Senat bereits in seinem erwähnten Urteil vom 11. 06. 1996 zu CT III entschieden, auf das insoweit verwiesen werden kann. An dieser Rechtsauffassung ist auch unter Berücksichtigung des „Hinweises“ im Planfeststellungsbeschluss (S. 156 f.) festzuhalten, dass eine Orientierung an den Werten der 16. BImSchV „in Anbetracht der engen Verbindung zwischen Verkehr und Umschlag besonders angezeigt“ sei. Die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sind ausschließlich auf die typisch verkehrsbedingten Immissionen der von ihr erfassten Verkehrssysteme und des damit unmittelbar zusammenhängenden Betriebs zugeschnitten und berücksichtigen den ortsfesten Umschlagbetrieb nicht. Die 16. BImSchV trägt darüberhinaus den Besonderheiten des Lärmschutzes gegenüber der dem *öffentlichen* Verkehr dienenden Straßen und Schienenwege Rechnung. Die in ihr vorgesehenen Grenzwerte sind das Ergebnis der - unter Berücksichtigung des für das Wohl der Allgemeinheit notwendigen Verkehrswegegesetzes - vorgenommenen Bewertung des Verhältnisses von zumutbaren Verkehrsgeräuschen und finanzieller Belastung der öffentlichen Haushalte (BVerwG, Beschl. v. 23.7.1992 - 7 B 103.92 - <juris> unter Hinweis auf die amtliche Begründung zu § 2 der 16. BImSchV, BR-Drs. 661/89, S.33 ff.). Die Erwägungen, die zu ihrer Festsetzung geführt haben, lassen sich deshalb nicht auf die Einwirkungen von Anlagen übertragen, die nicht von der Ermächtigung zu einer besonderen Regelung in § 43 Abs. 1 BImSchG erfasst werden, sondern dem allgemeinen Immissionsschutzrecht unterfallen.

Für die Heranziehung der Grenzwerte der Magnetschwebbahn-Lärmschutzverordnung vom 23.09.1997 gilt Entsprechendes, denn auch diese Verordnung ist auf § 43 Abs. 1 BImSchG gestützt.

4.2

Auch eine normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift, die für die Beurteilung des von dem Vorhaben der Beigeladenen ausgehenden Lärms verbindlich wäre, gibt es nicht.

Zur Sicherstellung eines gleichmäßigen und berechenbaren Gesetzesvollzugs können nach § 48 BImSchG Technische Anleitungen als Verwaltungsvorschriften erlassen werden. Sie sollen die unbestimmten Rechtsbegriffe des BImSchG durch generelle Standards konkretisieren, die entsprechend der Art ihres Zustandekommens ein hohes Maß an wissenschaftlich-technischem Sachverstand verkörpern und zugleich auf abstrakt-genereller Abwägung beruhende Wertungen des hierzu berufenen Vorschriftengebers zum Ausdruck bringen (vgl. zuletzt für die TA Luft BVerwG NVwZ 2001,1165). Ihnen kommt eine normkonkretisierende Wirkung mit der Folge zu, dass sie unter bestimmten Voraussetzungen auch für die Verwaltungsgerichte verbindlich und von diesen wie Normen auszulegen sind (BVerwGE 107,338 <340 f.>; 110,216 <218> m.w.Nwn.).

Dies gilt grundsätzlich auch für die 6. Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz (Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm - TA Lärm) vom 26. 08. 1998 (GMBl S. 503). Sie legt ein einheitliches Ermittlungs- und Beurteilungsverfahren zur Feststellung der maßgeblichen Geräuschkenngößen und höchstzulässige Immissionswerte als Zumutbarkeitsmaßstab fest. Diese sind auch „bei der Prüfung der Einhaltung des § 22 BImSchG im Rahmen der Prüfung von Anträgen auf öffentlich-rechtliche Zulassungen nach anderen Vorschriften, insbesondere von Anträgen in Baugenehmigungsverfahren“ zu beachten (Nr. 1 Abs. 3 b) aa) TA Lärm). Allerdings wird in Nr. 1 Abs. 2 TA Lärm eine Reihe von Anlagen aus dem Anwendungsbereich der Vorschrift ausgenommen; dazu gehören ausdrücklich auch Seehafenumschlagsanlagen (Buchstabe g).

Die TA Lärm enthält daher keine Normkonkretisierung für die Beurteilung der Zumutbarkeit des von solchen Anlagen ausgehenden Lärms im Sinne eines verbindlichen und wie eine Rechtsnorm auslegbaren Regelwerks. Eine unmittelbare Anwendung der TA Lärm auf das planfestgestellte Vorhaben scheidet daher aus.

Daraus folgt zugleich auch, dass aus ihr nicht - wie die Beigeladene meint - im Wege der Auslegung ein generell geringeres Schutzniveau als das in der TA Lärm vorgesehene abgeleitet werden kann. Eine solche Schlussfolgerung verbietet sich auch schon deshalb, weil normkonkretisierende Verwaltungsvorschriften allein durch Konkretisierung Verbindlichkeit erlangen können, nicht aber durch pauschale Schutzniveauabsenkungen anderer als der konkretisierten Bereiche; denn insoweit macht der Vorschriftengeber gerade nicht von seiner Kompetenz zur Normkonkretisierung Gebrauch.

4.3

Die Zumutbarkeit der Lärmimmissionen ist, soweit es an speziellen anlagenbezogenen und typisierenden Normierungen fehlt, unter Berücksichtigung der Art der jeweiligen Störung, der Schutzwürdigkeit des betroffenen Gebiets sowie gesetzlich vorgegebener Wertungen in bezug auf die Lärmquelle entsprechend den Grundsätzen hierfür geeigneter Regelwerke aufgrund einer individuell-konkreten Abwägung zu ermitteln und zu bewerten (BVerwG Buchholz 406.25 § 22 BImSchG Nr. 16).

In diesem eingeschränkten Sinne kann auch auf die in der TA Lärm geregelten Grundsätze zurückgegriffen werden. Dies gilt umso mehr, als neben der TA Lärm keine anderen geeigneten Regelwerke über die Ermittlung und Bewertung des von gewerblichen ortsgebundenen Anlagen ausgehenden Lärms zur Verfügung stehen. Unzulässig wäre es allerdings, die in der TA Lärm abstrakt festgelegten Richtwerte ohne Rücksicht auf die Umstände des Einzelfalls als verbindlich zugrunde zu legen (BVerwG Buchholz 406.25 § 22 BImSchG Nr. 16). Die wesentlichen Grundsätze der TA Lärm können daher nicht ohne weiteres generell entsprechend angewandt werden (so aber VGH Baden-Württemberg NVwZ 2001,1184 <1185> für nicht genehmigungsbedürftige landwirtschaftliche Anlagen im Sinne von Nr. 1 Abs. 2 c) TA Lärm); es ist vielmehr jeweils konkret zu prüfen, ob die Maßstäbe der herangezogenen Regelung für die zu beurteilende Frage geeignet sind oder ob die Umstände des Einzelfalls, namentlich die Besonderheiten der Anlage, die zu der Ausnahme in Nr. 1 Abs. 2 TA Lärm geführt haben, eine andere Beurteilung geboten erscheinen lassen.

4.4

Die Besonderheiten, die zu der Ausnahme für Seehafenumschlagsanlagen in Nr. 1 Abs. 2 g) TA Lärm geführt haben, liegen darin begründet, dass diese Anlagen aufgrund der Anforderungen des internationalen Schiffsverkehrs auch nachts betrieben werden müssen, regelmäßig an einen bestimmten Standort gebunden sind und außerdem aufgrund ihrer großen Betriebsfläche und der Schallabstrahlung über das Wasser einen großen Einwirkungsbereich und lediglich ein beschränktes Lärminderungspotential haben. Dies sind keine lärmfachlichen Gesichtspunkte, die sich auf die Ermittlung der zu erwartenden Lärmeinwirkungen beziehen, so daß insoweit - vorbehaltlich eventueller Besonderheiten - einem Rückgriff auf die in der TA Lärm sachverständig niedergelegten *Mess- und Berechnungsmethoden* nichts entgegensteht. Es handelt sich vielmehr um Erwägungen, die es ermöglichen sollen, solche Anlagen im Einzelfall trotz der mit ihnen verbundenen besonderen Probleme zuzulassen. Sie mögen deshalb unter bestimmten Voraussetzungen dafür sprechen, solche Anlagen zu erleichterten Bedingungen zu erlauben, sie legen aber keineswegs eine *generelle* Absenkung des Schutzniveaus für die betroffenen Nachbarn nahe, wie dies von der Beigeladenen vertreten wird. Das öffentliche Interesse an der Nutzung einer bestimmten Anlage allein rechtfertigt es noch nicht, diese Nutzung von der Rücksichtnahme auf die Wahrung anderer öffentlicher oder rechtlich geschützter privater Interessen freizustellen (BVerwGE 81,197 - Sportanlagen). Selbst dann, wenn die Errichtung und der Betrieb einer Anlage zur Erfüllung einer unmittelbar öffentlichen Aufgabe an einer bestimmten Stelle unverzichtbar sind, wird das Zurückdrängen der Interessen der Nachbarn an der Vermeidung an sich unzumutbarer Lärmimmissionen durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit begrenzt. Den Nachbarn verbleibt in jedem Fall ein Anspruch auf Geldausgleich für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes, der nicht unter Hinweis auf die entstehenden Mehrkosten abgelehnt werden darf (BVerwGE 79,254 - Feuersirene). Dieser Anspruch würde aber über das notwendige Maß hinaus erschwert bzw. sogar vereitelt, wenn schon für die Frage, ob die Lärmeinwirkungen von ihrem Ausmaß her überhaupt geeignet sind, den Grad der Zumutbarkeit zu überschreiten, von vornherein ein für die Nachbarn gegenüber anderen Anlagen ungünstigerer Maßstab gewählt und allein mit dem besonderen Interesse am Betrieb der Anlage begründet würde. Auch für die Bewertung der Zumutbarkeit der zu erwartenden Lärmimmissionen hält es der Senat daher für sachgerecht, sich zunächst an den Richtwerten der TA Lärm orientieren, bevor geprüft wird, ob im Einzelfall Anlass besteht, von diesen Orientierungswerten abzuweichen.

5.

Eine solche Betrachtungsweise führt dazu, dass der Beurteilung der Zumutbarkeit des Lärms *Orientierungswerte* für den Beurteilungspegel von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts zugrunde zu legen sind; Spitzenpegel sind wegen der Besonderheiten des Einzelfalls in begrenztem Umfang auch dann hinzunehmen, wenn sie den Beurteilungspegel geringfügig um mehr als 20 dB(A) übersteigen.

5.1

Die TA Lärm sieht zur abstrakten Festlegung der Erheblichkeitsschwelle von Geräuschimmissionen Richtwerte vor, die auf den Charakter des betroffenen Gebiets abstellen. Die Grundstücke der Kläger und die Immissionsmesspunkte IAP 1 bis IAP 3 liegen innerhalb des Dorfes Weddewarden, das einem allgemeinen Wohngebiet entspricht. Nach Nr. 6.1 Abs. 1 TA Lärm betragen die Richtwerte für den Beurteilungspegel an Immissionsorten außerhalb von Gebäuden in allgemeinen Wohngebieten tags 55 dB(A) und nachts 40 dB(A). Nr. 6.1 Abs. 2 TA Lärm sieht vor, daß einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen die Immissionsrichtwerte am Tage um nicht mehr als 30 dB(A) und in der Nacht nicht mehr als 20 dB(A) überschreiten dürfen, so daß sich für das allgemeine Wohngebiet für die Spitzenpegel Richtwerte von 85 dB(A) tags und 60 dB(A) nachts ergeben.

5.2

Wie im Planfeststellungsbeschluss (vgl. z.B. S. 112 f.) zutreffend ausgeführt wird, sind hier aber nicht die Immissionsrichtwerte für allgemeine Wohngebiete, sondern - entsprechend der in Nr. 6.7. TA Lärm vorgesehenen Regelung für Gemengelagen - die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete heranzuziehen, die zu einem Beurteilungspegel von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts und entsprechend höheren Spitzenpegeln führen.

5.2.1

Der Planfeststellungsbeschluss folgt damit der in Nr. 6.7 TA Lärm getroffenen Regelung für Gemengelagen. Danach können, wenn gewerblich, industriell oder hinsichtlich ihrer Geräuschauswirkungen vergleichbar genutzte Gebiete und zum Wohnen dienende Gebiete aneinander grenzen, die Immissionsrichtwerte, die für die zum Wohnen dienenden Gebiete gelten, auf einen geeigneten Zwischenwert der für die aneinander grenzenden Gebietskategorien geltenden Werte erhöht werden, soweit dies nach der gegenseitigen Pflicht zur Rücksichtnahme erforderlich ist. Die Regelung knüpft an Rechtsgrundsätze an, die von der Rechtsprechung (z.B. BVerwGE 50,49 <54>; NVwZ 1985,186; NVwZ-RR 1994,139) aus dem Gebot der Rücksichtnahme abgeleitet und fortentwickelt worden sind (vgl. Hansmann, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, Rn 25 zu Nr. 6 TA Lärm). Diese Grundsätze gelten deshalb auch dann, wenn die TA Lärm als normkonkretisierende Verwaltungsvorschrift auf die in Streit stehende Anlage - wie hier - keine Anwendung findet.

5.2.2

Der Annahme einer Gemengelage steht hier nicht entgegen, dass die Wohnbebauung im Dorf Weddewarden und das Containerterminal nicht unmittelbar aneinandergrenzen, sondern durch eine größere unbebaute Fläche voneinander getrennt sind. Da die besondere Regelung für Gemengelagen ihre Rechtfertigung - wie dargelegt - im Gebot der gegenseitigen Rücksichtnahme der an sich unverträglichen Nutzungen aufeinander findet, hängt der Anwendungsbereich der Vorschrift davon ab, wieweit dieses Gebot reicht. Es gilt für den gesamten räumlichen Bereich, in dem die Nutzung des einen Gebiets noch prägend auf das andere Gebiet einwirkt (Hansmann, a.a.O., Rn 25 zu Nr. 6 TA Lärm). Diese Voraussetzungen liegen hier vor. Die unbebaute Fläche zwischen dem Dorf und dem Hafengebiet verhindert zwar, dass die an sich unvereinbaren Nutzungen unmittelbar aufeinander prallen; der Abstand mindert zwar den Konflikt, beseitigt aber nicht die Störung der einen Nutzung durch die andere. Die Umschlagsanlage kann deshalb nicht ohne Rücksichtnahme auf die Wohnbebauung im Dorf betrieben werden, und dementsprechend muss umgekehrt die Wohnnutzung auch Rücksicht auf den Hafenbetrieb nehmen.

Maßgebend ist dabei nicht nur die Nutzung der bisher bestehenden Hafenanlagen, sondern der Umschlagbetrieb in dem gesamten Gebiet, das durch den Bebauungsplan 1425 als „Sondergebiet Hafen (Container-Umschlaganlage)“ ausgewiesen ist. Die Frage der Zumutbarkeit und damit auch der erforderlichen Rücksichtnahme wird nämlich entscheidend durch die bebauungsrechtliche Situation bestimmt, in der sich störende und gestörte Nutzung befinden (BVerwGE 88, 143 <144>). Darauf, daß der Hafenbetrieb näher an das Dorf heranrückt, kommt es deshalb nicht an, solange er die Grenzen des Sondergebiets nicht überschreitet.

Der Orientierungswert für die Beurteilung der Zumutbarkeit der Geräuschemissionen, die der Hafenumschlagsbetrieb in dem Wohngebiet verursacht, darf deshalb auf einen Zwischenwert erhöht werden.

5.2.3

Für die Höhe des Zwischenwertes ist nicht vom arithmetischen Mittel zwischen den für die beiden Gebiete geltenden Richtwerten auszugehen (BVerwG NVwZ 1985,186; NVwZ-RR 1994, 139). Der Zwischenwert muss „geeignet“ sein, das Gebot der Rücksichtnahme umzusetzen; dabei sind die Besonderheiten des Einzelfalls, insbesondere die Prägung des Einwirkungsgebiets durch den Umfang der Wohnbebauung einerseits und durch Gewerbe- und Industriebetriebe andererseits, die Ortsüblichkeit eines Geräusches und die Frage von Bedeutung, welche der unverträglichen Nutzungen zuerst verwirklicht wurde. Aus der Prägung des Einwirkungsgebiets durch den Umfang der Wohnbebauung einerseits und der Hafenanlagen andererseits lassen sich hier keine Gesichtspunkte zu Gunsten der einen oder anderen Nutzung herleiten. Die Frage, ob ein Geräusch ortsüblich ist, hängt von seiner spezifischen Lästigkeit ab (BVerwG NVwZ 1985,186 <187>); diese ist hier durch die impulsartigen Aufsetzgeräusche gekennzeichnet, die ausschließlich von dem Hafenumschlag ausgehen. Die Wohnbebauung genießt hier zwar insoweit zeitliche Priorität, als in Weddewarden seit vielen Jahrhunderten gewohnt wird. Seinem Charakter nach war Weddewarden aber bis in die jüngste Zeit hinein ein typisches Dorfgebiet. Erst in den letzten

Jahrzehnten hat sich ein Strukturwandel vom rein landwirtschaftlich geprägten Marschendorf zum großstadtnahen Wohn- und Schlafgebiet vollzogen. Die zeitliche Priorität der Wohnnutzung wird im übrigen auch durch die Standortgebundenheit der Anlage relativiert. Das Containerterminal muss am seeschifftiefen Wasser errichtet werden, hat einen erheblichen Bedarf an zusammenhängenden Flächen und erfordert die Anbindung an leistungsfähige Verkehrswege zu Lande; dadurch unterscheidet es sich zum Beispiel auch von einer Schiffswerft (vgl. dazu BVerwG NVwZ 1985,186).

Diese besonderen Umstände des Einzelfalls rechtfertigen es, die Orientierungswerte von den für das allgemeine Wohngebiet vorgesehenen Immissionsrichtwerten auf die für Misch- und Dorfgebiete geltenden Richtwerte anzuheben.

5.2.4

Diese Richtwerte bilden aber - jedenfalls hinsichtlich der Beurteilungspegel - zugleich auch die Obergrenze für die zu bildenden Zwischenwerte. Dabei kann offen bleiben, ob die Zwischenwerte nicht höher sein dürfen als die Richtwerte der nächsten Gebietskategorie, weil andernfalls das System der nach der Schutzwürdigkeit der Baugebiete gestaffelten Richtwerte unstimmig würde (Kutscheidt, in: Landmann/Rohmer, a.a.O., BImSchG, Rn 15 c zu § 3 BImSchG; ders., NVwZ 1999, 577<579>). Nach der TA Lärm bilden die Immissionsgrenzwerte für Mischgebiete unabhängig von dieser relativen Grenze zugleich auch eine absolute Obergrenze, die nicht überschritten werden „soll“. Nach Auffassung des Bundesrates, auf den diese Bestimmung zurückgeht, sollen mit dieser Begrenzung auch für Gemengelagen „dauerhafte gesunde Wohnverhältnisse ohne besonderen passiven Schallschutz“ gewährleistet werden (vgl. Hansmann, a.a.O., Rn 4 zu Nr. 6 TA Lärm). Die Obergrenze kann deshalb im Anwendungsbereich der TA Lärm nur in besonderen Ausnahmefällen überschritten werden; diese Ausnahmen sind begründungsbedürftig (Hansmann, a.a.O., Rn 28 zu Nr. 6 TA Lärm; Müller, Die TA Lärm als Rechtsproblem, 2001, S. 145).

Diese Grundsätze hält der Senat auch außerhalb des Anwendungsbereichs der TA Lärm für sachgerecht und legt sie dieser Entscheidung zugrunde. Dafür spricht im konkreten Fall zusätzlich und selbständig für sich tragend, dass diese Werte unter den hier gegebenen Voraussetzungen angesichts der konfliktdämpfenden Wirkung des räumlichen Abstands zwischen der Umschlagsanlage und dem Wohngebiet - wie noch zu zeigen sein wird - auch annähernd erreicht werden können und ihre nachteilige Wirkung, soweit sie in begrenztem Umfang darüberhinaus gehen, durch zusätzliche Vorkehrungen abgemildert werden kann.

5.3

Eine gesonderte Betrachtungsweise kommt hier allerdings hinsichtlich der *Spitzenpegel* in Betracht. Zum einen war die Situation des Dorfes auch schon vor der Aufnahme des Hafenbetriebs durch seine Lage an einer Seeschiffahrtsstraße geprägt. Deren Nachbarschaft führte schon immer zu gelegentlichen Lärmeinwirkungen mit hohen Spitzenpegeln auch in der Nacht, etwa durch das Typhoon eines vorbeifahrenden Schiffes (vgl. dazu S. 29 des in der mündlichen Verhandlung erörterten Quartalsberichts 2/2001: 72,7 dB(A)). Diese Vorbelastung kann bei der Bestimmung, was unter dem Gesichtspunkt der Rücksichtnahme an Beschränkungen von dem Hafenbetrieb erwartet werden kann, nicht unberücksichtigt bleiben. Soweit auch der Umschlagbetrieb einzelne Geräuschspitzen verursacht, die jedenfalls nicht über die schiffahrtsbedingten Spitzenpegel hinausgehen, sondern dahinter zurückbleiben, verändern sie die Lärmsituation des Dorfes nicht wesentlich. Das gilt jedenfalls dann, wenn solche Geräuschspitzen nicht regelmäßig, sondern nur gelegentlich auftreten. Beim - standortgebundenen - seeseitigen Umschlag lassen sich witterungs- und wasserstandsbedingte gelegentliche Geräuschspitzen in der kritischen Höhe auch dann, wenn alle möglichen Anstrengungen unternommen werden, nicht völlig vermeiden. Spitzenpegel, die in geringfügigem Maße um mehr als 20 dB(A) über dem maßgebenden Beurteilungspegel liegen, sind deshalb wegen der Besonderheiten im Einzelfall nicht von vornherein unzumutbar.

Für den *Beurteilungspegel* hingegen sind Gründe, die zu einer Absenkung des Schutzniveaus unter die Schwelle von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts veranlassen könnten, weder im Hinblick auf die im Einzelfall gegebene Gemengelage noch wegen der Besonderheiten einer Seehafenumschlaganlage

ersichtlich. Diese Werte sind deshalb auch in dem hier zu entscheidenden Konflikt maßgebend für die Zumutbarkeit der von dem Containerterminal ausgehenden Lärmeinwirkungen.

6.

Der Beurteilungspegel von 45 dB(A) nachts wird hier überschritten. Nach der Schall-immissionsprognose der Firma ted technologie entwicklungen & dienstleistungen GmbH, die die Beigeladene mit ihrem Antrag vorgelegt hat und auf der die planerische Abwägung der Beklagten beruht, sind nach der Inbetriebnahme des Hafenumschlags auf der planfestgestellten Anlage Beurteilungspegel an den hier maßgeblichen drei Immissionsaufpunkten IAP 1 bis 3 von 48 dB(A) zu erwarten.

Für die Geräuschmessstation ist nach dem Planfeststellungsbeschluss mit Spitzenpegeln von bis 68,8 dB(A) zu rechnen; nach dem Ergebnis der mündlichen Verhandlung ist dieser Wert um 1,5 dB(A) zu erhöhen. Diese Spitzenpegel sind nach dem vorstehend erörterten Maßstab zumutbar.

Die Schallimmissionsprognose ist auf der Grundlage der „einschlägigen Vorschriften der TA Lärm“ erstellt worden. Diese Vorgehensweise wird hinsichtlich der verwandten Mess- und Berechnungsmethoden von den Beteiligten zu Recht nicht grundsätzlich in Frage gestellt.

6.1

Die Einwände, die die Kläger gegen die Prognose vorbringen, beschränken sich auf Einzelfragen. Sie vermögen nicht zu überzeugen.

6.1.1

Die der Prognose des *Beurteilungspegels* zu Grunde gelegten Ausgangswerte sind nicht zu beanstanden.

Die Kläger halten diese Ausgangswerte für zu niedrig. Sie folgern dies daraus, dass die tatsächlichen Messungen nach dem Quartalsbericht I/2001 über die Ergebnisse der Lärmüberwachungsmesskette der Beklagten schon jetzt einen höheren Mittelungspegel für die Nachtzeit - 46,4 dB(A) westlich des Parkplatzes Schloss Morgenstern - ergeben hätten als er für die Einwirkungen des Betriebs der bisherigen Terminals I bis III - 45,7dB(A) am nahe gelegenen Immissionsaufpunkt IAP 2 - angenommen werde.

Diese beiden Werte sind aber nicht miteinander vergleichbar, weil in sie unterschiedliche Geräuscheinwirkungen einfließen. Die Prognose ist entsprechend den Vorgaben der TA Lärm erfolgt. Danach sind bei der immissionsschutzrechtlichen Beurteilung der Anlage dieser nur Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgelände sowie bei der Ein- und Ausfahrt, die in Zusammenhang mit dem Betrieb der Anlage entstehen, zuzurechnen; Verkehrsgerausche auf öffentlichen Verkehrsflächen, die nicht die Ein- und Ausfahrt betreffen, bleiben unberücksichtigt (Nr. 7.4 Abs. 1 TA Lärm). Diese Vorgehensweise ist rechtlich nicht zu beanstanden. Sie entspricht der abschließenden und isolierten Regelung der Verkehrsimmissionen durch den Gesetzgeber (vgl. dazu BVerwGE 101,1) und ihrer speziellen Ausgestaltung in der 16. BImSchV. Auch der Senat hat es dementsprechend in seinem zitierten Urteil zu CT III vom 11. 06. 1996 für geboten erachtet, den Verkehrslärm von öffentlichen Verkehrsanlagen (einschließlich der Zubringerstraßen zum Containerterminal) außer Betracht zu lassen. Erst recht müssen natürliche Geräusche bei der Pegelbildung unberücksichtigt bleiben, die durch Wind und Wetter verursacht werden und sich in ihrer Charakteristik deutlich vom Lärm emittierender Anlagen unterscheiden. In die gemessenen Werte, auf die sich die Kläger beziehen, sind demgegenüber alle Geräusche eingegangen. Daraus folgen notwendigerweise Abweichungen zwischen den prognostizierten und den tatsächlich gemessenen Werten. Diese Abweichungen sind daher für sich allein noch nicht geeignet, die der Prognose zu Grunde gelegten Ausgangswerte in Zweifel zu ziehen.

Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass auf einer bisher als Lagerfläche für Baumaterialien genutzten Fläche in dem Bereich zwischen dem künftigen CT IIIa und den Eisenbahnschienen sowie auf der als „Bundessack“ bezeichneten Fläche in der Nähe des Zolltores kein Hafenumschlag betrieben worden und ein entsprechender Lärm daher nicht in die Messergebnisse eingegangen ist. Wie der von der Beigeladenen beauftragte Gutachter in der mündlichen Verhandlung plausibel ausgeführt hat, würde die

Aufnahme des Umschlagbetriebs auf der bisherigen Lagerfläche zu einer Erhöhung der Messergebnisse um etwa 0,2 bis 0,4 dB(A) führen; auch unter Berücksichtigung dieser Erhöhung bliebe der Gewerbelärm-Anteil des gegenwärtig gemessenen Lärms deutlich hinter dem prognostizierten Gewerbelärm zurück. Für den sog. „Bundessack“ ist bisher keine Baugenehmigung für einen Umschlagbetrieb erteilt worden; eine entsprechende Nutzung ist derzeit auch nicht beabsichtigt.

Nur zur Ergänzung ist im übrigen darauf hinzuweisen, dass die Messungen im zweiten Quartal 2001 einen niedrigeren Mittelungspegel - 44,0 dB(A) - als im ersten Quartal ergeben haben (S. 8 des in der mündlichen Verhandlung übergebenen Quartalsberichts).

6.1.2

Die Prognose des *Beurteilungspegels* ist auch nicht deshalb fehlerhaft, weil die gemessenen Spitzenpegel von mehr als 60 dB(A) nicht in seine Berechnung eingeflossen sind. Wie bereits im Planfeststellungsbeschluss (S. 83) ausgeführt worden ist, beeinflussen diese Spitzenpegel wegen ihres Einwirkungszeitraumes von ca. 1 Sekunde den Beurteilungspegel der lautesten Stunde nur mit weniger als 0,3 Promille. Angesichts der geringen Zahl dieser Geräuschspitzen können sie bei der Ermittlung des Beurteilungspegels vernachlässigt werden. In den beiden Nächten, in denen die Geräuschspitzen gemessen wurden, waren maximal drei Pegel über 60 dB(A) pro Stunde zu verzeichnen. Die Auswahl dieser Nächte war in einem Fall durch ein Schiff mit besonders hohem Betriebsaufkommen und im anderen Fall durch Hinweise aus Weddewarden auf besonders laute Geräusche bestimmt worden. Auch die automatische Aufzeichnung der kurzfristig auftretenden Geräuschspitzen im Bericht für das zweite Quartal 2001, der in der mündlichen Verhandlung übergeben und erörtert worden ist, zeigt, dass nur ein einziges Mal fünf Geräuschspitzen mit Pegeln über 60 dB(A) innerhalb einer Stunde registriert wurden, die dem Betrieb des Terminals zuzuordnen waren.

6.1.3

Soweit die Kläger geltend machen, dass auch die prognostizierten *Spitzenpegel* hinter den bereits jetzt tatsächlich erreichten Werten zurückbleiben, übersehen sie, dass im Planfeststellungsbeschluss nicht die errechneten Werte - 57,4 dB(A) am IAP 1, 57,1 dB(A) am IAP 2 und 56,2 dB(A) am IAP 3 - der Abwägung zugrunde gelegt werden, sondern auf die wesentlich höheren tatsächlich gemessenen Spitzenwerte - bis zu 68,8 dB(A) - abgestellt wird. Damit wird der Besonderheit Rechnung getragen, dass unter bestimmten Wetter- und Wasserbedingungen beim seeseitigen Aufnehmen und Absetzen eines Containers höhere Spitzenschallpegel entstehen können, als sie sich aufgrund der Berechnung ergeben, die auf den an den Umschlaggeräten gemessenen Emissionspegeln und auf der Annahme normaler Bedingungen beruhen.

Anhaltspunkte dafür, dass dieser Wert die Lärmeinwirkungen nicht hinreichend erfasst, sind nicht ersichtlich. Die unter ungünstigen Bedingungen gemessenen Werte, die in das von der Beigeladenen vorgelegte Gutachten eingeflossen sind, bewegen sich zwischen 60,5 und 68,8 dB(A). Der in der mündlichen Verhandlung vorgelegte Bericht für das zweite Quartal 2001, der alle Geräuschspitzen automatisch erfasst hat, ergibt zwar, dass insgesamt sechsmal Immissionspegel von mehr als 68,8 dB(A) bis maximal 69,5 dB(A) erreicht wurden. Diese Ergebnisse standen zum Zeitpunkt des Erlasses des Planfeststellungsbeschlusses noch nicht zur Verfügung, so dass auf sie für die Vorausbeurteilung nicht abgestellt werden kann. Zweifel an der Plausibilität der Messergebnisse, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen, lassen sich wegen der geringen Abweichungen aus ihnen nicht ableiten.

Der Beginn des Umschlagbetriebs im Bereich des CT IIIa kann allerdings zu einer geringfügigen Erhöhung der gelegentlichen Spitzenpegel führen. Wie der Gutachter der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung erläutert hat, haben die meisten Geräuschspitzen ihre Ursache im Kajenbereich; da sich die kürzeste Entfernung zwischen Kaje und Messstation nach der Inbetriebnahme von CT IIIa um 150 m verringert, können die Spitzenpegel, wenn die Geräusche aus dem Bereich der Kaje des neuen CT IIIa herrühren, um bis zu 1,5 dB(A) höher sein. Diese Differenz ist zu Gunsten der Kläger zu berücksichtigen, auch wenn sie sich relativ selten in vollem Umfang realisieren wird.

Diese Spitzenpegel müssen von den Klägern hingenommen werden. Sie bewegen sich innerhalb des Rahmens der Zumutbarkeit, der auch durch die unabwiesbaren betrieblichen Erfordernisse eines

standortgebundenen Containerhafens mitbeeinflusst wird. Die Höhe und insbesondere die Häufigkeit der Spitzenpegel überschreiten diesen Rahmen nicht.

6.2

Andererseits besteht auch keine Veranlassung zu der Annahme, die Schallimmissionsprognose sei hinsichtlich der nächtlichen *Beurteilungspegel* zu ungünstig für die Beigeladene ausgefallen, so dass der Spielraum für Lärmeinwirkungen noch nicht ausgeschöpft sei. Abgesehen davon, dass es Sache der Beigeladenen gewesen wäre, im Planfeststellungsverfahren ein anderes Gutachten beizubringen, wenn sie die vorgelegte Prognose für unzutreffend hielt (vgl. § 73 Abs. 1 VwVfG), vermag die Kritik der Beigeladenen an der Prognose auch in der Sache nicht zu überzeugen.

6.2.1

Zu Recht ist in dem Gutachten und - ihm folgend - im Planfeststellungsbeschluss bei der Berechnung des Beurteilungspegels für die Nachtzeit die lauteste Nachtstunde zu Grunde gelegt worden.

Dies entspricht Nr. 6.4 Abs. 3 Satz 2 TA Lärm; danach ist maßgebend für die Beurteilung der Nacht die volle Nachtstunde mit dem höchsten Beurteilungspegel, zu dem die zu beurteilende Anlage relevant beiträgt. Der Gutachter hat dazu laut Planfeststellungsbeschluss (S. 76) einerseits eine Vollauslastung der Kaje mit gleichzeitigem Betrieb aller Hauptschallquellen, andererseits für die Berechnung der kurzzeitigen Absetzgeräusche eine durchschnittliche Umschlagzahl pro Stunde angenommen. Der Auffassung der Beigeladenen, eine solche Vorgehensweise trage dem kontinuierlichen 24-Stunden-Betrieb der Seehafenumschlagsanlagen nicht hinreichend Rechnung, die gerade zur Herausnahme dieser Anlagen aus dem Anwendungsbereich der TA Lärm geführt habe, kann nicht gefolgt werden.

Die Regelung über die lauteste Nachtstunde betrifft die regelmäßigen Betriebsabläufe in der Nacht. Sie wirkt sich für diejenigen Anlagen nachteilig aus, die regelmäßig nur für einen Teil der Nacht (z.B. von 05.00 bis 06.00 Uhr) hohe Lärmwerte verursachen; für sie wäre ein auf die ganze Nacht bezogener Beurteilungspegel wesentlich günstiger, weil er den höheren Pegel der lautesten Stunde relativieren würde. Bei einem kontinuierlichen 24-Stunden-Betrieb dagegen werden die Abweichungen zwischen der lautesten Nachtstunde und den anderen Stunden eher unwesentlich sein, so dass auch ein auf die ganze Nacht bezogener Beurteilungspegel tendenziell zu keinen anderen Ergebnissen führen würde. Ein Grund für eine Abweichung von der in der TA Lärm vorgesehenen Berechnungsmethode zu Gunsten von Seehafenumschlagsanlagen ist daher nicht ersichtlich.

Unerheblich ist in diesem Zusammenhang, dass der Hafen nicht in jeder Nacht gleichermaßen ausgelastet ist. Gegenstand der zu erteilenden Genehmigung ist der regelmäßige und vollständige Betrieb der Umschlagsanlagen. Der Betreiber dieser Anlagen ist auch bestrebt, die vorhandenen Anlagen möglichst optimal zu nutzen. Dementsprechend ist bei der Beurteilung der Lärmeinwirkungen auf die volle Auslastung des Hafens und nicht auf - jederzeit mögliche, aber im Einzelnen nicht prognostizierbare - Phasen abzustellen, in denen die Nachfrage nach Hafenumschlag hinter dem vorhandenen Angebot zurückbleibt. Eine solche Betrachtungsweise, wie sie der Beigeladenen offenbar vorschwebt, würde nicht nur dem Ruhebedürfnis der Nachbarn in Nächten mit vollem Umschlagbetrieb nicht gerecht; sie müsste auch zur Folge haben, dass der Hafenumschlag mengenmäßig beschränkt werden müsste, wenn ein bestimmtes Lärmkontingent überschritten wäre.

6.2.2

Von den prognostizierten Pegeln ist - entgegen den im Planfeststellungsbeschluss (S. 124) angestellten Erwägungen - auch kein Messabschlag vorzunehmen.

Die TA Lärm sieht in Nr. 6.9 vor, dass Ergebnisse von Überwachungsmessungen nur mit einem um 3 dB(A) verminderten Beurteilungspegel heranzuziehen ist, wenn sie mit den Immissionsrichtwerten verglichen werden. Damit soll möglichen Messunsicherheiten Rechnung getragen. Ob solche Messunsicherheiten angesichts des Stands der Technik überhaupt noch von Bedeutung sind, wird in der Literatur bezweifelt (vgl. Hansmann, a.a.O., Rn 35 zu Nr. 6 TA Lärm; Kutscheidt NVwZ 1999,577 <583>; Müller, a.a.O., S. 236 m.w.Nwn.). Dementsprechend hatte auch die Beklagte in dem Verfahren, das das

CT III betraf, von einem solchen Abschlag abgesehen (vgl. das erwähnte Urteil des Senats vom 11. 06. 1996). Da diese Unsicherheiten heute jedenfalls nicht mehr denselben Stellenwert haben wie früher, ist der Messabschlag nach der neuen TA Lärm wegen der Beweislastverteilung nur noch für Maßnahmen der Überwachung vorhandener Anlagen aufrechterhalten worden, damit die eingreifende Behörde, die die Beweislast trägt, „auf der sicheren Seite“ steht (BVerwG NVwZ 2001, 1167 <1169>). Für einen solchen Abschlag besteht demgegenüber keine Veranlassung, wenn es - wie hier - nicht um die Überprüfung bereits bestehender Anlagen insbesondere zur Vorbereitung von Maßnahmen nach § 17 und § 24 BImSchG, sondern um die Zulassung neuer Anlagen geht (vgl. auch Hansmann, a.a.O., Rn 36 zu Nr. 6 TA Lärm; Müller, a.a.O., S. 237; Spohn ZUR 1999,297 <301>).

6.3.

Die durch die Schallimmissionsprognose ermittelten Geräuschpegel sind auch nicht deshalb geringer zu veranschlagen, weil - wie der Planfeststellungsbeschluss (S. 113 f.) meint - damit zu rechnen sei, dass bis zur Inbetriebnahme des Hafenumschlags noch über den bisher möglichen Entwicklungsstand hinaus weitere Techniken der Lärmreduzierung realisiert werden könnten.

Zwar kann erwartet werden, dass die auf dem Terminal tätigen Hafenumschlagsbetriebe, die sich schon bisher mit allseits anerkanntem Erfolg bemüht haben, Schallminderungspotentiale auszunutzen, auch weiterhin erhebliche Anstrengungen zur Lärmverminderung an der Quelle unternehmen. Der Geschäftsführer einer der Betreiberfirmen hat darüber in den Erörterungsterminen und auch in der mündlichen Verhandlung vor dem erkennenden Senat berichtet. Gerade weil die erkannten Möglichkeiten des aktiven Lärmschutzes aber bisher schon weitgehend ausgeschöpft sind, kann aus den weiteren Bemühungen der Umschlagsbetriebe nicht abgeleitet werden, der Beurteilungspegel lasse sich bis zur Aufnahme des Umschlagsbetriebs noch auf 45 dB(A) absenken. Auch die Beigeladene hegt, wie sie in der mündlichen Verhandlung ausdrücklich erklärt hat, diese Erwartung nicht.

Die neue „Geräuschüberwachungsmesskette zur detaillierten Geräuschquellenerfassung mit aktiven Lärmreduzierungs-komponenten“ in der Form automatischer Telefaxversendung zur Lärmquelle dient der Vermeidung der Wiederholung festgestellter Geräuschspitzen, wirkt sich aber nicht auf den Beurteilungspegel aus.

Die Auflage (A.1.11), vor der Baugenehmigung für die Suprastruktur ein Gutachten über weitere Möglichkeiten zur Reduzierung des Lärms vorzulegen, kann zwar dazu beitragen, dass bis dahin möglicherweise neu entwickelte Techniken zur Lärmreduzierung genutzt werden; zu der - hier erheblichen - Frage, ob es solche Techniken zum Zeitpunkt der Baugenehmigung voraussichtlich geben wird und was sie bewirken können, trägt die Auflage aber nichts bei.

Schließlich wird auch im Planfeststellungsbeschluss (S. 114) selbst eingeräumt, dass das Ergebnis möglicher weiterer Maßnahmen zur Lärmreduzierung noch nicht genau bestimmt und insbesondere noch nicht mit Sicherheit festgestellt werden könne, ob der Beurteilungspegel von 45 dB(A) unterschritten werden könne.

6.4

Wegen der Überschreitung des im Einzelfall maßgeblichen Beurteilungspegels kann daher im Rahmen der Vorausbeurteilung nicht angenommen werden, dass die Aufnahme des Umschlagbetriebs auf dem CT IIIa nicht zu erheblichen Belästigungen und damit nicht zu schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne des § 3 Abs. 1 und 2 BImSchG führt.

7.

Die schädlichen Umwelteinwirkungen sind nicht schon deshalb hinzunehmen, weil sie nach § 22 Abs. 1 BImSchG nicht absolut zu vermeiden, sondern lediglich auf ein Mindestmaß zu beschränken sind. Die im Planfeststellungsbeschluss dazu angestellte Erwägung (S. 114 f.), die nach dem Stand der Technik möglichen Maßnahmen müssten nicht so weit führen, dass schädliche Umwelteinwirkungen gänzlich

unterblieben, es müsse lediglich ein Zustand erreicht werden, der dem möglichst nahe komme, rechtfertigt nicht die Überschreitung des maßgeblichen Beurteilungspegels.

7.1

Richtig ist allerdings, daß unter Mindestmaß nicht in jedem Fall die völlige Vermeidung schädlicher Umwelteinwirkungen verstanden werden kann, denn dann hätte die Betreiberpflicht wie in § 5 Abs. 1 Nr. 1 BImSchG gefaßt werden müssen (vgl. Hansmann, a.a.O., Rn 22 zu § 22 BImSchG); nach dieser Vorschrift sind genehmigungsbedürftige Anlagen so zu errichten und zu betreiben, daß schädliche Umwelteinwirkungen nicht hervorgerufen werden können. Gleichwohl ist die Hinnahme schädlicher Umwelteinwirkungen nur unter engen Grenzen zulässig. Nach der Amtlichen Begründung zu § 20 des Regierungsentwurfs (BT-Drs. 7/179, S. 38) soll „durch die Verwendung der in Nummer 2 enthaltenen unbestimmten Rechtsbegriffe (...) im Rahmen des Zumutbaren eine möglichst weitgehende Verpflichtung zu Schutzmaßnahmen begründet werden. Zugleich wird ein ausreichend weiter Spielraum für die Berücksichtigung der Umstände des Einzelfalls eröffnet, wobei dem nachbarlichen Interessenausgleich eine besondere Bedeutung zukommt“.

Nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts bedeutet Beschränkung unvermeidbarer schädlicher Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß im Sinne des § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BImSchG „Beschränkung auf ein unter dem Gesichtspunkt des nachbarlichen Interessenausgleichs zumutbares Mindestmaß (vgl. Kutscheidt, NVwZ 1983, 65 <68>). Bei unvermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen unterhalb der Gefahrenschwelle für Leben und Gesundheit von Menschen sind solche Beschränkungen vom Anlagenbetreiber erst dann nicht mehr hinzunehmen, wenn und soweit sie unverhältnismäßig sind.“ (BVerwGE 81,197 <210>).

7.2

Danach verdienen die Interessen der Nachbarschaft und der Allgemeinheit an der Vermeidung an sich unzumutbarer Belästigungen nicht in jedem Fall Vorrang vor den Interessen des Betreibers an dem Betrieb der Anlage, sondern können auch hinter diesen zurückstehen, wenn sich andernfalls Belastungen für den Betreiber ergäben, die diesem seinerseits nicht mehr zumutbar wären. Der angestrebte Interessenausgleich würde andererseits aber auch verfehlt, wenn den Anlagenbetreiber unvertretbar treffende wirtschaftliche Nachteile immer höher zu gewichten wären als die der Nachbarschaft nicht zuzumutenden Belästigungen (Hansmann, a.a.O., Rn 24 zu § 22 BImSchG).

7.3

Hier ist als Besonderheit zu berücksichtigen, dass ein öffentliches Interesse an der Errichtung und dem Betrieb der Umschlagsanlagen besteht.

Die Erweiterung des vorhandenen Containerterminals ist wegen der zunehmenden Auslastung der bisherigen Umschlagsanlagen und dem prognostizierten weiteren Anwachsen des Containerverkehrs, wie sie im Planfeststellungsbeschluss im Zusammenhang mit der Planrechtfertigung (S. 40 ff.) dargestellt worden sind, von erheblicher Bedeutung für die Allgemeinheit. Unterbleibt die Erweiterung, geht nicht nur ein Teil der künftigen Umschlagssteigerungen an den bremischen Häfen vorbei; es besteht auch die Gefahr, dass Verspätungen im Betriebsablauf infolge Auslastung der vorhandenen Kapazität und dadurch bedingte höhere Betriebskosten für die Schiffe dazu Veranlassung geben, dass bestehende Linienverbindungen von den bremischen Häfen abgezogen werden. Dass eine solche Entwicklung zu befürchten wäre und negative wirtschaftlichen Folgen für den ohnehin strukturschwachen Raum Bremerhaven hätte, leuchtet ohne weiteres ein und lässt sich feststellen, ohne dass es dazu einer detaillierten Auseinandersetzung mit den Zahlen bedürfte, die das von der Beigeladenen vorgelegte Gutachten „Aktualisierung der Containerumschlagsprognose der Bremischen Häfen und Kapazitätsauslastungsuntersuchung für die Stromkaje“ der Planco Consulting GmbH enthält und die auch der Planfeststellungsbeschluss sich nicht im Einzelnen zu eigen macht (S. 45). Selbst wenn diese Zahlen nach einer Überprüfung weniger deutlich ausfallen sollten, entfällt dadurch nicht das öffentliche Interesse an der Erweiterung des Containerterminals um einen weiteren Schiffslandeplatz.

Auch die Kläger bestreiten das öffentliche Interesse nicht grundsätzlich. Soweit sie unter Berufung auf die Entscheidung des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte (EGMR) vom 02.10. 2001 zum

Flughafen Heathrow (Hatton u.a. gegen Vereinigtes Königreich) rügen, dass die wirtschaftliche Notwendigkeit des Vorhabens nicht detaillierter begründet sei, übersehen sie, dass der Planfeststellungsbeschluss sich nicht mit der bloßen Annahme irgendeiner positiven Auswirkung des Vorhabens auf die Volkswirtschaft begnügt, sondern diese näher darstellt. Angesichts der Plausibilität dieser Darlegungen besteht auch unter Berücksichtigung der Entscheidung des EGMR hier keine Notwendigkeit, diese Auswirkungen in konkreten Beträgen aufzuschlüsseln und zu beziffern.

Das öffentliche Interesse an der Errichtung und am Betrieb des CT IIIa führt nicht ohne weiteres dazu, dass die Interessen der Nachbarschaft an der Vermeidung unzumutbarer Belästigungen zurücktreten müssten. Wie bereits in anderem Zusammenhang (oben unter 4.4.) erwähnt, rechtfertigen es auch dringende öffentliche Interessen nicht, den Betrieb lärmverursachender Anlagen von der Rücksichtnahme auf die Wahrung anderer öffentlicher oder rechtlich geschützter privater Interessen freizustellen (vgl. BVerwGE 81,197 <208>); auch die Durchsetzung dieses Interesses wird vielmehr durch den Grundsatz der Verhältnismäßigkeit begrenzt (BVerwGE 79,254 <262>).

7.4

Deshalb kommt eine Überschreitung der maßgeblichen Pegel nur insoweit in Betracht, als alle Möglichkeiten der Lärmreduzierung erschöpft sind. Dazu gehören nicht nur technische Maßnahmen, die über den Stand der Technik hinausgehen, sondern auch Maßnahmen zur Anordnung der emittierenden Anlagenteile sowie Nutzungsbeschränkungen der Anlage. Die prognostizierten Lärmwerte beruhen auf der Annahme, dass die technischen Möglichkeiten zur Lärmreduzierung durch entsprechende Vorkehrungen an den Schallquellen selbst realisiert werden. Eine Veränderung der Lage der Lärmquellen auf dem Betriebsgrundstück kommt hier nicht in Betracht. Eine Beschränkung des Seehafenumschlags zur Nachtzeit scheidet aus, weil Containerterminals nur dann regelmäßig angelaufen werden, wenn sie rund um die Uhr betriebsbereit sind. Sind somit alle Möglichkeiten eines aktiven Lärmschutzes ausgeschöpft, muss weiter geprüft werden, ob den Auswirkungen der Überschreitung durch einen Geldausgleich für Maßnahmen des *passiven* Schallschutzes begegnet werden kann (vgl. BVerwGE 79,254 <262f.>; 81,197 <200>).

7.4.1

Aufwendungsersatz für Maßnahmen des passiven Schallschutzes kann im Baugenehmigungsverfahren nicht mehr angeordnet werden.

Unabhängig von der Frage, ob er dem Betreiber der Anlage nach Baurecht aufgegeben werden kann, ist jedenfalls der Nachbar nicht ohne weiteres gehalten, sich auf den Einbau passiver Schallschutzvorrichtungen verweisen zu lassen (Jarass, BImSchG, 4.Aufl.1999, Rn 21 zu § 5).

7.4.2

Erforderliche Regelungen über passiven Schallschutz sind bereits im Planfeststellungsbeschluss zu treffen.

Das ergibt sich aus § 19 Abs. 1 WaStrG i.V. m. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG. Danach sind dem Träger des Vorhabens Vorkehrungen aufzuerlegen, die zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich sind. Vorkehrungen im Sinne dieser Vorschrift sind alle technischen Maßnahmen, die geeignet sind, die schädlichen Auswirkungen des Lärms auf die betroffenen Grundstücke in der Nachbarschaft zu mildern; dazu gehören auch Maßnahmen des passiven Lärmschutzes wie der Einbau von Schallschutzfenstern (BVerwG NVwZ 1989,255 <256>). Weil diese Maßnahmen im Herrschaftsbereich des Nachbarn selbst zu treffen und dementsprechend von diesem zu veranlassen sind, sind die Vorkehrungen vom Träger des Vorhabens in Form von Aufwendungsersatz zu erfüllen (BVerwG NVwZ 1989,255 <256f.>; 2000, 68).

8.

Der Planfeststellungsbeschluss sieht zu Unrecht von der Anordnung von Aufwendungsersatz für passive Schallschutzmaßnahmen für die zum Aufenthalt von Menschen bestimmten Räume ab.

8.1

Der Einbau von Schallschutzfenstern ist geeignet, die schädlichen Auswirkungen des Lärms auf die betroffenen Grundstücke in Weddewarden erheblich zu reduzieren. Von Bedeutung ist hier nur der Lärm zur Nachtzeit, weil nur dieser den maßgeblichen Beurteilungspegel übersteigt und auch die Spitzenpegel sich tagsüber nicht im kritischen Bereich bewegen. Da zur Nachtzeit in der Regel nur der Innenbereich der Wohnhäuser genutzt wird, reicht es aus, wenn die Lärmbelastung im Hausinneren in den zum Aufenthalt von Menschen bestimmten Räumen auf ein Niveau verringert wird, das ein wesentliches ungestörtes Schlafen ermöglicht. Dieses setzt die Möglichkeit der Belüftung des Schlafrums durch Kippen bzw. leichtes Öffnen der Fenster voraus. Der Beurteilungspegel im Hausinneren liegt bei gekippten bzw. leicht geöffneten Fenstern um 6 bis 15 dB(A) unter dem Außenpegel; in der Regel wird die Differenz außen/innen bei 10 dB(A) angesetzt (Sondergutachten „Umwelt und Gesundheit“ des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen vom 15.12.1999, BT-Drs. 14/2300, Tz. 466). Einem noch zumutbaren *Beurteilungspegel* von 45 dB(A) außen entspricht also ein zumutbarer Beurteilungspegel von 35 dB(A) innen. Bei einem solchen Innenpegel ist ungestörtes Schlafen im allgemeinen möglich (Urteil des Senats vom 19.01.1993, NVwZ-RR 1993,468 <472> m.w.Nwn.); dagegen sind Schutzmaßnahmen erforderlich, wenn dieser Wert überschritten wird (vgl. Fickert/Fieseler, BauNVO, 9. Aufl. 1998, Rn 19.1 zu § 15).

Die Überschreitung beträgt hier 3 dB(A). Sie läßt sich durch den Einbau von Schallschutzfenstern vermeiden, deren technische Ausführung im Einzelnen hier dahin gestellt bleiben kann.

Der Einbau von Schallschutzfenstern auf den Grundstücken, auf denen der nächtliche Beurteilungspegel außen 45 dB(A) überschreitet, führt auch zu einer entsprechenden Verminderung der *Spitzenpegel*. Zwar lassen sich Schlafstörungen dadurch nicht völlig ausschließen - die Schwelle dafür liegt nach dem erwähnten Sondergutachten (Tz. 466) mehrheitlich bei Maximalpegeln (innen) zwischen 45 und 55 dB(A) -, aber doch merklich mindern.

8.2

Die Lärmeinwirkungen, die nach dem Einbau von Schallschutzfenstern unter den genannten Voraussetzungen verbleiben, überschreiten entgegen der Auffassung der Kläger nicht die Grenze der Gesundheitsgefahr.

8.2.1

Durch einen *Beurteilungspegel* von 35 dB(A) nachts/innen wird die Grenze der Gesundheitsgefahr nicht überschritten. Auch die Kläger selbst sehen diese Grenze erst bei 50 dB(A) außen. Nach dem zitierten Sondergutachten Umwelt und Gesundheit des Sachverständigenrates liegen lärmbedingte Schlafstörungen mehrheitlich bei Mittelungspegeln zwischen 35 und 45 dB(A) innen. Selbst für solche Schlafbeeinflussungen kann nach Auffassung des Rates derzeit noch nicht beantwortet werden, inwieweit sie schon als Gesundheitsstörung gewertet werden können (Tz. 466). Soweit in dem Sondergutachten niedrigere Werte aus der Literatur referiert werden (Tz. 442 f.) handelt es sich um solche, die aus präventivmedizinischer Sicht, also aus Vorsorgegründen, befürwortet oder als auf jeden Fall noch im schlafgünstigen Bereich liegend angesehen werden:

8.2.2

Auch durch *Spitzenpegel* ist eine Gesundheitsgefahr nicht zu erwarten, wenn der Beurteilungspegel innen durch geeignete Schallschutzfenster auf 35 dB(A) reduziert wird. Die hier dann am Ohr des Schläfers zu erwartenden Spitzenpegel sind ungefährlich. Ihre weitere Reduzierung bei der Auswahl der einzubauenden Schallschutzfenster mag im Einzelfall sinnvoll sein, ist aber nicht rechtlich geboten.

8.2.2.1

Nach dem Sondergutachten des Sachverständigenrates (Tz. 441 ff.) kann von einem Schwellenwert von 60 dB(A) als „Beginn gesundheitsbeeinträchtigender Belastungen“ ausgegangen werden. In der Lärmwirkungsforschung sei, so der Sachverständigenrat, umstritten, welche Sofortreaktionen bei

langanhaltender Exposition eine Gesundheitsbeeinträchtigung hervorrufen. Bis zur Klärung dieser Zusammenhänge könne nach der Untersuchung „Gesundheitsbegriff und Lärmwirkungen“ von Jansen u.a. (Materialien zur Umweltforschung, hrsg. v. Rat von Sachverständigen für Umweltfragen, Band 33, 1999) daran festgehalten werden, dass die Aufweckschwelle bei einem Maximalpegel von 60 dB(A) innen liege und eine Gesundheitsgefährdung eintrete, wenn diese Schwelle sechsmal pro Nacht überschritten werde.

Eine sechsmalige Überschreitung ist hier nicht zu erwarten. Wie im Planfeststellungsbeschluss (S. 107 f.) zutreffend ausgeführt und auch von den Klägern nicht bestritten wird, vermindern sich die außen gemessenen Spitzenpegel bei gekipptem bzw. leicht geöffnetem (Normal-) Fenster um mindestens 10 dB(A) bis zum Ohr des Schläfers. Dazu kommt die zusätzliche Lärmdämmung durch den Einbau spezieller Schallschutzfenster, der bei einer Überschreitung des Beurteilungspegels von 45 dB(A) erforderlich ist. Die gemessenen Spitzenpegel, die dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde liegen, erreichen weder ihrer Höhe noch ihrer Häufigkeit nach den kritischen Bereich; das gilt auch dann, wenn 1,5 dB(A) für die Verringerung der räumlichen Distanz hinzugerechnet werden. Auch nach dem in der mündlichen Verhandlung übergebenen Bericht über die automatische Lärmüberwachung im zweiten Quartal 2001 braucht mit einer sechsmaligen Überschreitung der Aufweckschwelle am Ohr des Schläfers nicht gerechnet zu werden. Nach dem Bericht sind Spitzenpegel von 60 dB(A) *außen*, die dem Hafenumschlag zuzurechnen waren, in einer Nacht dreizehnmal, in zwei Nächten achtmal (in einer dieser Nächte ausschließlich in einem zusammenhängenden Zeitraum von 2 Minuten und 17 Sekunden), in einer Nacht sechsmal, in einer Nacht fünfmal, in vier Nächten dreimal, in fünf Nächten zweimal und in achtzehn Nächten einmal überschritten worden. Wird auch hier - unter Vernachlässigung der Distanzverringerng und der Schallschutzfenster - die Differenz zwischen Außen- und Innenpegel mit 10 dB(A) angenommen, läßt sich keine sechsmalige Überschreitung der Aufweckschwelle feststellen. Ein vom Hafenumschlag herrührender Spitzenpegel von 70dB(A) außen war nicht einmal, Spitzenpegel zwischen 68,5 und 70dB(A) - die Spitzenpegel von knapp über 70 dB(A) entsprechen, wenn ihnen jeweils 1,5 dB(A) für die Distanzverringerng zugeschlagen werden - waren in einer Nacht dreimal (68,7; 69,4; 69,0 dB(A)), in einer Nacht zweimal zweimal (69,2 und 69,1 dB(A)) und in einer Nacht einmal (68,9 dB(A)) zu verzeichnen.

8.2.2.2

Zwar ist aus der Sicht des Umweltrates „nicht auszuschließen“, daß die auch unterhalb dieser Schwelle (ab 45 dB(A); vgl. Tz. 466) beobachteten Schlafstörungen langfristig Gesundheit und Leistungsfähigkeit beeinträchtigen können (Tz. 444); gesicherte Feststellungen lassen sich dazu aber nicht treffen.

Sie lassen sich auch den von den Klägern zu den Akten gegebenen neueren Studien zum Fluglärm nicht entnehmen:

Nach dem Bericht von Spreng über „Lärminduzierte nächtliche Cortisolausschüttung und tolerable Überflüge“ (2001) wird zwar das bisherige Kriterium der Aufwachschwelle (Maximalpegel mindestens 60 dB(A)) „in Frage gestellt“ und auf eine anderweitig ableitbare nächtliche vegetative physiologische Überreaktionsschwelle von 53 dB(A) Maximalpegel am Ohr des Schläfers hingewiesen. In diesem Bericht werden aber am Ohr des Schläfers gemessene Maximalpegel in einer Tabelle mit einer tolerablen Überflugzahl, also der Häufigkeit der Geräuschspitzen pro Nacht kombiniert (6x 75 dB(A), 7 x 65 dB(A), 8 x 60 dB(A), 11 x 55 dB(A), 18 x 45 dB(A), 23 x 40 dB(A)). Diese Werte werden hier aber nicht erreicht.

In der Studie des Umweltbundesamts über „Fluglärmwirkungen“ von Ortscheid/Wen-de (2000) werden Erkenntnisse der Schlafforschung mit dem „Qualitätsziel“ zitiert, dass bei Fluglärm „aus präventivmedizinischer Sicht“ eine Begrenzung der nächtlichen Maximalpegel am Ohr des Schlafenden auf unter 55 dB(A) zu fordern sei. Der Wert dient offensichtlich der Vorsorge, nicht der Abwehr festgestellter Gefahren.

Gegenüber der Heranziehung von Studien über die Auswirkungen des Fluglärms ist im übrigen darauf hinzuweisen, dass sich die hier zu erwartenden Geräuschspitzen vom Fluglärm deutlich unterscheiden. Zum einen erreichen sie nicht die Dauer von Überflügen, Starts und Landungen eines Flugzeuges, sondern

erschöpfen sich in einem kurzen Aufsetzgeräusch von etwa einer Sekunde, und zum anderen treten sie nicht regelmäßig jede Nacht, sondern nur gelegentlich unter ungünstigen Bedingungen auf.

9.

Der Verzicht auf eine Regelung, durch die der Aufwendungsersatz für den Einbau von Schallschutzfenstern in Aufenthaltsräume für diejenigen Grundstücke angeordnet oder zumindest vorbehalten wird, auf denen die zumutbaren Lärmpegel überschritten werden, begründet einen Mangel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange.

Dieser Abwägungsmangel ist erheblich, denn er ist offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen (§ 19 Abs. 4 Satz 1 WaStrG). Der Mangel ist offensichtlich, weil er die Erkenntnis und Einstellung aller wesentlichen Belange in die Abwägung und die Gewichtung der Belange betrifft und sich ohne weiteres aus der Planbegründung ergibt (zu diesen Voraussetzungen vgl. BVerwGE 64,33 <38>; NVwZ 1999,535 <538>). Er ist auch von Einfluss auf das Abwägungsergebnis, weil die konkrete Möglichkeit besteht, dass ohne den Mangel die Planung anders ausgefallen wäre (zu dieser Voraussetzung vgl. BVerwGE 64,33 <38>; 107, 350 <356>).

10.

Der Abwägungsmangel führt indes nicht zur Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses.

Nach § 19 Abs. 4 Satz 2 WaStrG kann ein Planfeststellungsbeschluss nur aufgehoben werden, wenn ein erheblicher Abwägungsmangel nicht durch eine Planergänzung oder ein ergänzendes Verfahren behoben werden kann. Ein Anspruch auf Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses ist insbesondere dann ausgeschlossen, wenn der Beschluss deshalb fehlerhaft ist, weil in ihm die erforderliche Anordnung von Vorkehrungen zum Schutz gegen Lärm fehlt, und diese Anordnung nachgeholt werden kann, ohne dass dadurch die Gesamtkonzeption der Planung in einem wesentlichen Punkt berührt wird und ohne dass in dem Interessengeflecht der Planung nunmehr andere Belange nachteilig betroffen werden (BVerwGE 56,110 <133>; 71,150 <160>; 104,123 <129>).

So liegt es hier. Da weitere Abwägungsmängel weder vorgetragen noch ersichtlich sind, kann dem Abwägungsgebot durch eine Regelung über den Aufwendungsersatz für den Einbau von Schallschutzfenstern in die zum Aufenthalt von Menschen bestimmten Räume auf solchen Grundstücken genügt werden, auf denen die prognostizierten Beurteilungspegel zur Nachtzeit 45 dB(A) außen übersteigen. Bei einer entsprechenden Anordnung dürfte die Planfeststellungsbehörde von der Vereinbarkeit der Hafenumschlags-Suprastruktur mit § 22 BImSchG im Baugenehmigungsverfahren ausgehen und die Lärmschutzbelange der Kläger wegen der Gewichtung der für das Vorhaben sprechenden Belange zurückstellen.

Die Klage ist daher im Hauptantrag abzuweisen.

11.

Der Hilfsantrag ist in dem aus dem Tenor ersichtlichen Umfang erfolgreich; soweit er darüberhinaus geht, ist er abzuweisen.

11.1

Der Hilfsantrag ist zulässig.

Da § 19 Abs. 1 WaStrG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG den Betroffenen keinen Anspruch auf bestimmte Schallschutzmaßnahmen gewährt, sondern der Planfeststellungsbehörde bei Vorliegen der tatbestandlichen Voraussetzungen der Norm ein Auswahlermessen einräumt, ist es grundsätzlich sachgerecht, ein auf die Anordnung von Schallschutzmaßnahmen gerichtetes Begehren im Wege einer Neubescheidungsklage entsprechend § 113 Abs. 5 Satz 2 VwGO zu verfolgen (BVerwGE 87,332 <345ff.>; 104,123 <134>). Zwar beschränken sich die Kläger mit ihrem Hilfsantrag nicht auf ein bloßes

Neubescheidungsbegehren, sondern wollen darüber hinaus, dass das Gericht im Rahmen der Verpflichtung zur Neubescheidung bestimmte Mindestanforderungen an die Wirkung der Schallschutzmaßnahmen festlegt (Beurteilungspegel nachts nicht höher als 40dB(A) außen und Spitzenpegel nachts nicht höher als 52 dB(A) innen bei gekipptem Fenster). Damit konkretisieren die Kläger jedoch nur die Rechtsauffassung, die das Gericht bei seinem Bescheidungs Urteil der Beklagten zur Beachtung vorgeben soll (vgl. BVerwGE 104,123 <134>).

11.2

Der Hilfsantrag ist nur zum Teil begründet. Wie dargelegt, haben die Kläger lediglich insoweit einen Anspruch auf Aufwendungsersatz für passive Schallschutzmaßnahmen, als auf ihren bzw. auf den von ihnen bewohnten Grundstücken der prognostizierte Beurteilungspegel außen in der Nacht 45 dB(A) übersteigt. Ob die Beklagte diese Voraussetzungen durch die Werte als erfüllt ansieht, die für die drei Immissionsaufpunkte IAP 1 bis IAP 3 prognostiziert sind, oder ob sie noch eine neue auf die jeweiligen Grundstücke bezogene Berechnung nach den gleichen in diesem Verfahren zugrunde gelegten Kriterien vornimmt, liegt in ihrem Ermessen.

12.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 155 Abs. 1 Satz 1, 162 Abs. 3 VwGO. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats (vgl. zuletzt das Urteil vom 28. 08. 2001 - 1 D 469/00 - ; siehe ferner den im vorliegenden Verfahren ergangenen Beschl. v. 08. 11. 2001) kann aus Gründen der Billigkeit bei Verfahren gegen Planfeststellungsbeschlüsse auch dann davon abgesehen werden, unterliegende und kostenpflichtige Anfechtungskläger zusätzlich zu den außergerichtlichen Kosten des Trägers der Planfeststellungsbehörde noch mit den außergerichtlichen Kosten des beigeladenen Vorhabenträgers zu belasten, wenn dieser selbst einen Antrag gestellt hat. Wie der Senat bereits in dem Urteil vom 11. 06. 1996 zu CT III ausgeführt hat, wäre es wegen der weitgehenden Interessenidentität, die bei der Hafenerweiterung zwischen Beklagter und Beigeladener besteht, unbillig, die Kläger doppelt mit Kosten zu belasten.

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

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

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 einzulegen. 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 im Sinne des Hochschulrahmengesetzes mit Befähigung zum Richteramt als Bevollmächtigten vertreten lassen. Juristische Personen des öffentlichen Rechts und Behörden können sich auch durch Beamte oder Angestellte mit Befähigung zum Richteramt sowie Diplomjuristen im höheren Dienst vertreten lassen.

gez. Pottschmidt

gez. Göbel

gez. Alexy

Beschluß

Der Streitwert wird auf Euro 45.000,00 (je Euro 10.000,00 pro Eigentumsgrundstück und Euro 5.000,00 für das Mietgrundstück) festgesetzt (§ 13 Abs.1 GKG).

Bremen, den 22. 01. 2002

Das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen,
- 1. Senat -

gez. Pottschmidt

gez. Göbel

gez. Alexy