



Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen

OVG: 1 D 224/04

Niedergelegt in abgekürzter
Fassung auf der Geschäftsstelle
am 13.01.2005
gez.: Gerhard
als Urkundsbeamtin
der Geschäftsstelle

Im Namen des Volkes! Urteil In der Verwaltungsrechtssache

hat das Oberverwaltungsgericht der Freien Hansestadt Bremen - 1. Senat - durch die Richter Stauch, Göbel und Alexy sowie die ehrenamtlichen Richter K. Arnold und J. Riegert aufgrund der mündlichen Verhandlung vom 11.01.2005 für Recht erkannt:

Das Verfahren wird eingestellt, soweit die Klagen zurückgenommen worden sind und soweit die Beteiligten übereinstimmend den Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt erklärt haben.

Im übrigen werden die Klagen abgewiesen.

Die Kläger tragen die Kosten des Verfahrens mit Ausnahme der außergerichtlichen Kosten der Beigeladenen, die diese selbst trägt. Hinsichtlich der Kosten ist das Urteil vorläufig vollstreckbar. Den Klägern wird nachgelassen, die Vollstreckung durch Sicherheitsleistung in Höhe des zu vollstreckenden Betrages durch Sicherheitsleistung oder Hinterlegung abzuwenden, wenn nicht die Beklagte vor der Vollstreckung Sicherheit in dieser 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 vier weitere Großschiffsliegeplätze (CT IVa) zwischen dem bereits vorhandenen Terminal im Süden und der niedersächsischen Landesgrenze im Norden erweitert werden soll. Zu diesem Zweck sollen nördlich der vorhandenen Stromkaje ein neuer Kajenabschnitt mit einer Länge von ca. 1.680 m errichtet und östlich des neuen Kajenabschnitts in einer Tiefe von ca. 570 m Containerumschlags- und Lagerflächen sowie Verkehrsflächen mit den nötigen Gleis- und Krananlagen hergestellt werden. Erforderlich dafür sind u.a. auch die Verlegung des Weddewardener Tiefs und Außentiefs sowie der vorhandenen Deiche. Das Weddewardener Tief, das gegenwärtig nördlich des Terminals CT IIIa verläuft, soll um ca. 1500 m verlängert und östlich und nördlich um das geplante Terminal CT IV geführt werden. Gegenstand des Planfeststellungsbeschlusses sind außerdem die Herrichtung einer Liegewanne weserwärts der neuen Kaje und der entsprechenden Zufahrten zum Fahrwasser sowie umfangreiche Maßnahmen zur Kompensation

der erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Umwelt im Gebiet des Landes Niedersachsen (Lüneplate, Wurster Küste).

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 (vgl. dazu das Urteil des Senats vom 11.06.1996 - 1 G 3/94, UPR 1997,299); zuletzt wurde die Kaje ab 2001 um einen weiteren Großschiffsliegeplatz von ca. 350 m Länge (CT IIIa) vergrößert (vgl. dazu das Urteil des Senats vom 13.12.2001 - 1 D 299/01 - NordÖR 2002,116). Die bisherigen Anlagen befinden sich auf stadtbremischem Gebiet.

Der geplante Erweiterungsbereich für das Terminal IV ist zum überwiegenden Teil (94 ha) auf dem Gebiet der Stadt Bremerhaven gelegen. Lediglich der südlich des bisherigen Verlaufs des Weddewardener Tiefs gelegene Teilbereich (7 ha) gehört zum stadtbremischen Überseehafengebiet Bremerhaven. Für dieses Gebiet hat die Stadtgemeinde Bremen - unter gleichzeitiger Änderung ihres Flächennutzungsplans - einen Bebauungsplan beschlossen, der das Gebiet als Sondergebiet Hafen ausweist (11. Änderung des Flächennutzungsplans und Bebauungsplan 2271 vom 11. Mai 2004, Brem. ABl. S. 313). Die Stadt Bremerhaven hat durch die 52. Änderung ihres Flächennutzungsplans vom 14. Mai 2004 (Brem. ABl. S. 319) für den zu ihr gehörenden Teil des Planbereichs Sonderbaufläche Hafen, Fläche für Bahnanlagen sowie Grün- und Wasserflächen vorgesehen.

Östlich des geplanten Terminals hinter dem Weserdeich liegt der Bremerhavener Stadtteil Weddewarden, der im wesentlichen aus einem alten Dorf und einem Neubaugebiet besteht. Das dem Plangebiet nächstgelegene Wohnhaus ist ca. 250 m von dem künftigen Betriebsgelände entfernt. In der 52. Änderung des Flächennutzungsplans sind für das Dorf neben kleineren Grün- und Gemeindebedarfsflächen Wohnbauflächen und Flächen für die Landwirtschaft vorgesehen. Für das Dorf besteht kein Bebauungsplan. Die Bebauung des Dorfes wird von den Beteiligten in Übereinstimmung mit der bisherigen Rechtsprechung des Oberverwaltungsgericht als einem allgemeinen Wohngebiet vergleichbar angesehen. Für einzelne Flächen an der im Osten und Norden des Dorfes gelegenen Wurster Straße und für das nördlich des Dorfes liegende Neubaugebiet „Steingrube“ setzen die Bebauungspläne „Wurster Straße“, Nr. 209 „Weddewarden-Steingrube“ und Nr. 251 „Weddewarden-Am Bütteler Specken“ allgemeines Wohngebiet (WA) fest. Der Bebauungsplan 377 „Weddewarden“ weist einzelne Teilflächen innerhalb des Ortsteils als öffentliche Grünfläche, Flächen für Maßnahmen zum Schutz, zur Pflege und zur Entwicklung von Boden, Natur und Landschaft sowie als Fläche mit besonderem Nutzungszweck (Info-Pavillon) aus. Für ein Gebiet, das östlich des Neubaugebiets jenseits der Grau-Wall-Kanals liegt, gibt es den Bebauungsplan „Industriegebiet Weddewarden-Ost“. Außerdem sieht der Flächennutzungsplan noch einen Windenergiepark in der Nähe des Dorfes vor.

Nordnordöstlich von Weddewarden liegt das Dorf Imsum, das zur niedersächsischen Stadt Langen gehört. Soweit für diesen Stadtteil Bebauungspläne vorliegen, enthalten sie die Ausweisung „Allgemeines Wohngebiet“, in einem Fall auch die Ausweisung „Kleinsiedlungsgebiet“. Die besiedelten Flächen, für die es keinen Bebauungsplan gibt, werden im Flächennutzungsplan der Stadt Langen als Wohnbaufläche oder Dorfgebiet dargestellt. Auch hier gehen die Beteiligten übereinstimmend davon aus, dass die Nutzung einem allgemeinen Wohngebiet entspricht.

Die meisten Kläger (die Kläger zu 1., 3. bis 4., 6. bis 10., 12. bis 38., 41. bis 43., 45. und 47.) sind Eigentümer von Einfamilienhausgrundstücken in Weddewarden, die von ihnen selbst bewohnt werden; die Kläger zu 9. sind darüberhinaus Eigentümer zweier weiterer mit Wohngebäuden bebauten Grundstücke in Weddewarden (Hauptstraße und Strandpfad). Zwei

Kläger (die Kläger zu 5. und 11.) sind Mieter von Wohnungen in Weddewarden. Andere Kläger (die Kläger zu 2., 39. bis 40., 44. und 46.) sind Eigentümer selbstgenutzter Wohnhäuser in Imsum. Die Kläger zu 1., 3. und 5. sind überdies Sprecher der Bürgergemeinschaft Weddewarden, eines nicht rechtsfähigen Vereins, der sich als Interessengemeinschaft aller von dem Vorhaben betroffenen Bürger Weddewardens und Imsums versteht.

Im Dezember 2002 beantragte die Beigeladene bei der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest der Beklagten die Feststellung des Plans für das genannte Vorhaben. Der Bau und Betrieb von Umschlagsanlagen auf dem Terminal, die sog. Suprastruktur, war nicht Gegenstand des Antrags. Den Antragsunterlagen beigelegt waren u.a. eine zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen des Vorhabens, eine schalltechnische Prognose für die zu erwartenden Geräuschemissionen durch den Baulärm während der Bauphase des geplanten CT IV (Bauschallimmissionsprognose), eine Schallimmissionsprognose für den Betrieb des geplanten Containerterminals (CT IV) in Bremerhaven (Betriebsschallimmissionsprognose), eine Ermittlung der Lichtimmissionen im Umfeld des geplanten Terminals sowie ein Gutachten über die zu erwartenden Schwingungen beim Einbringen von Spundbohlen. Wegen des Inhalts dieser Gutachten wird auf die Planunterlagen Bezug genommen.

Die Unterlagen haben nach entsprechenden Bekanntmachungen vom 10.04. bis 30.05.2003 u.a. in Bremerhaven und Langen öffentlich ausgelegen. Gegen das Vorhaben erhoben - neben anderen - auch die Kläger dieses Verfahrens mit Ausnahme der Kläger zu 11., 21. und 46. sowie - die individuellen Einwohner der betroffenen Bürger ergänzend - die Bürgergemeinschaft Weddewarden BGW fristgerecht Einwendungen. Diese bezogen sich auf die wirtschaftspolitische Begründung des Vorhabens, die Ablehnung möglicher Alternativen und die Umweltauswirkungen des Vorhabens, darunter insbesondere auch die Lärm- und Lichteinwirkungen durch Bau und Betrieb des Terminals, sowie die Wertminderung der Grundstücke in Weddewarden.

Die Einwendungen waren Gegenstand u.a. eines allgemeinen Erörterungstermins am 03. und 04.09.2003 in Bremerhaven.

Mit Beschluss vom 15.06.2004 stellte die Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest der Beklagten den Plan „für den Ausbau der Bundeswasserstraße Weser durch die nördliche Ergänzung des Containerterminals in Bremerhaven um vier weitere Großschiffsliegeplätze (CT IV)“ fest.

Der Beschluss enthielt u.a. die folgenden Anordnungen zum Schutz gegen Betriebslärm:

3.10

Die Trägerin hat ausgehend von den bereits vorliegenden gutachterlichen Aussagen (Gutachten zum Stand der Technik anlässlich Planfeststellung CT III a) weitere Möglichkeiten zur Reduzierung der vom Containerterminal ausgehenden Lärmemissionen einschließlich der Spitzenemissionspegel sowie der hierdurch auf Weddewarden einwirkenden Lärmimmissionen zu prüfen, damit vom Containerterminal ausgehende Lärmemissionen verhindert werden, soweit diese nach dem Stand der Technik vermeidbar sind und nach dem Stand der Technik unvermeidbare Lärmemissionen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Dazu hat die Trägerin des Vorhabens nach Inbetriebnahme aller vier Liegeplätze des CT IV eine weitere gutachterliche Stellungnahme zu weiteren Möglichkeiten der Lärmreduzierung auf dem Terminal einzuholen.

Der zukünftige Betreiber der Anlage ist von der Trägerin des Vorhabens zur Umsetzung festgestellter und technisch und wirtschaftlich vertretbarer Möglichkeiten zur Lärmreduzierung auf dem Terminal entsprechend zu verpflichten.

Die Messkette der Lärmmessstation ist um CT IV zu erweitern.

Die Trägerin des Vorhabens hat für den Betrieb von CT IV ein Geräuschüberwachungssystem zu betreiben, welches bewirkt, dass die verantwortlichen Betreiber des Terminals, nach einem Spitzenpegelereignis, welches dem Betrieb von CT IV zuzurechnen ist, in geeigneter Form, z.B. per Fax über dieses Ereignis informiert werden.

3.11

Die Trägerin des Vorhabens hat den Einwendungsführern/-führerinnen (*darunter die Kläger zu 1., 3. bis 5., 7., 9., 12. bis 20., 22. bis 36., 39. bis 42. und 44.*) ... nach Unterzeichnung der den jeweiligen Eigentümern bereits vorliegenden Vereinbarung die Kosten für den Einbau von Schallschutzfenstern Klasse III für das ganze Wohnhaus und für den Einbau von Belüftungsanlagen, bzw. schallgedämmte Belüftungseinrichtungen für alle Aufenthaltsräume zu erstatten. Die Trägerin des Vorhabens hat unabhängig von der Unterzeichnung der Vereinbarung mindestens die Aufwendungen für solche Maßnahmen zu erstatten, die erforderlich sind, um bei Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Belüftung in den Aufenthaltsräumen der Wohnungen einen Beurteilungspegel von 30 dB(A) sicherzustellen. Die Entscheidung über die Inanspruchnahme der Leistung liegt für den Fall, dass es sich bei den genannten Einwendungsführern/-führerinnen um Mieter handelt, aus zivilrechtlichen Gründen bei den Eigentümern der Häuser.

Der Anspruch auf Ersatz der dargestellten Maßnahmen kann ab dem Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses in Anspruch genommen werden.

Der Anspruch erfasst auch erhöhte Unterhaltungskosten infolge von Wartung und Reparatur, soweit diese über den Unterhaltungskosten liegen, welche ohne die Maßnahmen zum passiven Schallschutz angefallen wären.

3.12

Die Trägerin des Vorhabens hat den Einwendungsführern/-führerinnen ... (*darunter die Kläger zu 2., 6., 8., 10., 37. bis 38., 43., 45. und 47.*) ... die Aufwendungen für solche Maßnahmen zu erstatten, die erforderlich sind, um bei Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Belüftung in den Aufenthaltsräumen der Wohnungen einen Beurteilungspegel von 30 dB(A) sicherzustellen. Die Entscheidung über die Inanspruchnahme der Leistung liegt für den Fall, dass es sich bei den genannten Einwendungsführern/-führerinnen um Mieter handelt, aus zivilrechtlichen Gründen bei den Eigentümern der Häuser.

Der Anspruch auf Ersatz der dargestellten Maßnahmen kann ab dem Zeitpunkt des Erlasses dieses Planfeststellungsbeschlusses in Anspruch genommen werden.

Der Anspruch erfasst auch erhöhte Unterhaltungskosten infolge von Wartung und Reparatur, soweit diese über den Unterhaltungskosten liegen, welche ohne die Maßnahmen zum passiven Schallschutz angefallen wären.

3.13

Für weitere Lärmbetroffene, die nicht in den Anordnungen 3.11 und 3.12 genannt sind, wird der Trägerin des Vorhabens aufgegeben, durch Aufwendungsersatz für Maßnahmen des passiven Lärmschutzes sicherzustellen, dass durch den zukünft-

tigen Betrieb der mit dem vorliegenden Planfeststellungsbeschluss genehmigten Anlagen bei Gewährleistung ordnungsgemäßer Belüftungsmöglichkeiten in den Aufenthaltsräumen der Wohnungen im Gebiet Weddewarden ein Beurteilungspegel von 30 dB(A) gewährleistet wird. Die Entscheidung über die Inanspruchnahme der Leistung liegt aus zivilrechtlichen Gründen bei den Eigentümern der Häuser.

Zum Schutz der Nachbarn gegen Baulärm wurden folgende Anordnungen getroffen:

2.23

Der zulässige Schalleistungspegel für den Eimerkettenbagger wird auf 115 dB(QA) begrenzt.

2.24

Rammarbeiten sind nur von Montag bis Freitag in der Zeit von 7.00 bis 18.30 Uhr durchzuführen....

2.26

Während der Rammung der Tragbohlen sind diese und der Rammbar mittels eines Rammkamins einzukapseln.

2.27

Soweit dies technisch möglich ist, sind die Tragbohlen der Pfahlreihen P 1 und die Pfahlreihen P 2 bis P 4 sowie die Spundwände im Bereich des Ostdeiches im Wege der Vibrationsrammung einzubringen.

Für die Rammung der Füllbohlen sind die IHC Hydrohammer S-70 oder S-50 oder Rammbare zu verwenden, die eine mindestens ebenso geringe Schallemission verursachen.

2.28

Es dürfen nur Hubinseln eingesetzt werden, die hydraulisch gehoben und gesenkt werden können oder bei denen das Heben und Senken mindestens ebenso geringe Schallemissionen verursachen.

2.29

Bei der Verdichtung der Kajenhinterfüllung und bei der Straßenfertigung dürfen nur Vibrationswalzen eingesetzt werden, deren Schalleistungspegel 112 dB(A) nicht überschreitet.

2.30

Die Füllgutlieferung durch LKW im Rahmen der Kajenhinterfüllung in den Bauphasen 12 und 13 wird auf den Zeitraum von 7.00 bis 20.00 Uhr und im Mittel auf 80 Anlieferungen je Tag beschränkt. Die Füllgutlieferung für die Oberflächenversiegelung wird auf den Zeitraum von 7.00 bis 20.00 Uhr und im Mittel auf 60 Anlieferungen je Tag beschränkt.

Zum Schutz gegen Lichtimmissionen wurde angeordnet:

3.15

...

Die Entfernung der Leuchtmasten zur Grenze des Betriebsgeländes muss jeweils mindestens 85 m betragen. Die Leuchten an den Leuchtmasten sind waagrecht zum Boden auszurichten. An den Leuchten sind Sichtblenden anzubringen.

...

...

Soweit ihnen nicht durch diese Anordnungen Rechnung getragen worden ist, wurden die Einwendungen der Kläger und der Bürgergemeinschaft Weddewarden zurückgewiesen.

In der Begründung des Planfeststellungsbeschlusses wurden im Rahmen der Gründe, die für das Vorhaben sprächen, ausführlich die bisherige und künftige Entwicklung des Containerumschlags in Bremerhaven, die dort vorhandene Kapazität und die verkehrs- und regionalwirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens, insbesondere seine Arbeitsmarkteffekte erörtert. Standortalternativen wurden dargestellt und verworfen. Unter den gegenläufigen Belangen wurden insbesondere die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens auf Natur und Umwelt und auf die Bewohner der benachbarten Stadtteile Weddewarden und Imsum vor allem durch den von dem Vorhaben ausgehenden Betriebslärm, aber auch die sonstigen Auswirkungen dargestellt. Der Planfeststellungsbeschluss gelangt zu der Auffassung, dass der Betriebslärm unter Berücksichtigung der getroffenen Anordnungen, insbesondere zum passiven Schallschutz, zumutbar sei und dem Betrieb des Terminals immissionsschutzrechtlich nicht entgegenstehe. Die nur tagsüber auftretenden Spitzenbelastungen durch die Rammarbeiten bei der Herstellung des Terminals seien durch die getroffenen Anordnungen so weit wie möglich beschränkt worden. Die Erschütterungen in der Bauphase und die Lichteinwirkungen des späteren Betriebs seien nicht erheblich. In einer abschließenden Gesamtabwägung kommt der Planfeststellungsbeschluss zu dem Ergebnis, dass die mit der Verwirklichung des Vorhabens angestrebten positiven Effekte den Vorzug verdienen. Das Vorhaben sichere nicht nur bereits vorhandene Arbeitsplätze, sondern schaffe auch dann, wenn die Vorstellungen der Trägerin des Vorhabens nicht vollständig realisiert werden sollten, in erheblichem Umfang neue Arbeitsplätze. Dies habe angesichts der wirtschaftlichen Lage in Bremerhaven besonderes Gewicht. Auch der Umfang des Ausbaus sei gerechtfertigt und verdiene Vorrang gegenüber den nachteilig betroffenen Belangen, weil in absehbarer Zeit eine Kapazitätsauslastung zu erwarten sei. Zumutbare und vorzugswürdige Alternativen seien nicht gegeben. Zwar ließen sich an anderen Standorten wie Wilhelmshaven oder Cuxhaven die hier zu verzeichnenden Nachteile für die Wohnbevölkerung und die Überplanung eines potentiellen FFH-Gebiets vermeiden; die Erweiterung des vorhandenen Terminals profitiere aber von den bereits vorhandenen Einrichtungen. Zudem sei der Erweiterungsbedarf dringlich und an anderen Standorten nicht rechtzeitig zu befriedigen. Darüber hinaus liege das Ziel der Planung auch und gerade darin, den Hafenstandort Bremerhaven zu stärken und Wirtschaftskraft und Arbeitsmarkt gerade in dieser Region zu fördern. - Wegen der Einzelheiten wird auf den Planfeststellungsbeschluss Bezug genommen.

Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 24.06.2004 in den örtlichen Zeitungen öffentlich bekannt gemacht und vom 05.7. bis 2.8.2004 öffentlich ausgelegt.

Gegen ihn haben die Kläger am 16.07.2004 (Kl. zu 1. bis 9.) bzw. 01.09.2004 (Kl. zu 10. bis 46.) und 02.09.2004 (Kl. zu 47.) Klage vor dem Oberverwaltungsgericht erhoben. Sie begehren die Aufhebung des Planfeststellungsbeschlusses, hilfsweise die Feststellung seiner Rechtswidrigkeit, weiter hilfsweise die Verpflichtung der Beklagten zum Erlass weitergehender Anordnungen zu Gunsten der Kläger.

Zur Begründung tragen sie vor:

Bei der zu treffenden Abwägung seien ihre Belange nicht ordnungsgemäß berücksichtigt worden. Betriebslärm, Lichtimmissionen, Baulärm und Erschütterungen seien unzureichend erfasst und/oder bewertet worden. Baugenehmigungen für die Anlagen der Suprastruktur könnten wegen ihrer schädlichen Umwelteinwirkungen nicht erteilt werden. Die zu Gunsten des Vorhabens angeführten Belange lägen so nicht vor. Die Darstellung des dringlichen Bedarfs und der Arbeitsmarkteffekte könnten nicht überzeugen. Zu Unrecht sei der geplante Tiefwasserhafen Wilhelmshaven nicht als vorzugswürdige Alternative anerkannt worden. Die

...

Abwägung sei schließlich auch deshalb fehlerhaft, weil schwerwiegende öffentliche Interessen des Naturschutzes vernachlässigt worden seien. Dadurch sei fraglich, ob überhaupt die mit dem Vorhaben verfolgten öffentlichen Interessen die gegen das Vorhaben sprechenden Belange überwiegen könnten. Schließlich seien - unterstellt, das Vorhaben sei zulässig - die getroffenen Anordnungen unzureichend.

In der mündlichen Verhandlung haben die Kläger zwei ihrer ursprünglich gestellten Hilfsanträge zurückgenommen. Nachdem die Beigeladene zugesagt hat, die zusätzlichen Stromkosten zu tragen, die durch die Belüftung der Einrichtungen des passiven Schallschutzes anfallen, haben die Beteiligten den Rechtsstreit insoweit übereinstimmend für erledigt erklärt.

Die Kläger beantragen nunmehr noch,

den Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 15. Juni 2004 (Az. P-143.3/68) für den Ausbau der Bundeswasserstraße Weser durch die nördliche Ergänzung des Containerterminals in Bremerhaven um vier weitere Großschiffs Liegeplätze (CT IV) aufzuheben,

hilfsweise,

festzustellen, dass der Planfeststellungsbeschluss der Beklagten vom 15. Juni 2004 (Az. P-143.3/68) für den Ausbau der Bundeswasserstraße Weser durch die nördliche Ergänzung des Containerterminals in Bremerhaven um vier weitere Großschiffs Liegeplätze (CT IV) rechtswidrig ist,

hilfsweise,

die Beklagte zu verpflichten,

a)
zum Schutz der Kläger vor Lärmbetrübungen dem Vorhabenträger aufzuerlegen, dass täglich in der Zeit zwischen 20.00 und 6.00 Uhr im Bereich des CT IV keinerlei Umschlagsaktivitäten, Verkehr mit Lastkraftwagen oder Eisenbahnfahrzeugen oder sonstigem Hafengerät wie Containerbrücken, Reachstackern, Van-Carriern etc. stattfinden darf,

b)
die Anordnung 2.24 dahingehend abzuändern, dass Rammarbeiten nur von Montag bis Freitag in der Zeit von 8.00 bis 17.00 Uhr durchgeführt werden dürfen,.

c)
dem Vorhabenträger aufzugeben, vor Beginn der Rammarbeiten im Weddewarder Außendeich eine Beweissicherung an den Gebäuden in Weddewarden durchzuführen, die es erlaubt, durch Erschütterungen infolge der Rammungen entstandene Gebäudeschäden in jedem einzelnen Gebäude durch einen späteren Abgleich des Gebäudezustandes mit dem vor Beginn der Rammarbeiten festzustellen,

d)
den Vorhabenträger zu verpflichten, an die Kläger eine angemessene Entschädigung in Geld zu zahlen, deren Höhe sich jeweils an der nach Durchführung von Maßnahmen zum passiven Schallschutz verbleibenden Verkehrswerteinbuße des jeweiligen Klägergrundstücks orientiert, wobei die Höhe der jeweiligen Entschädi-

gung durch eine den Planfeststellungsbeschluss ergänzende Entscheidung zu treffen ist,

e)

dem Vorhabenträger aufzugeben, die existierende und nach Maßgabe des Vergleichs vom 27. März 1990 betriebene, dem jeweils aktuellen Stand der Technik angepasste Lärmmessstelle zukünftig in der Weise zu betreiben, dass nicht nur nachts, sondern ganztägig ständige Lärmaufzeichnungen durchgeführt und in der bisher nur für die Nachtgeräusche vorgesehenen Art und Weise erfasst, ausgewertet und zum Anlass für Maßnahmen gegenüber den Kaibetreibern genommen werden.

Die Beklagte und die Beigeladene beantragen,

die Klage abzuweisen.

Sie verteidigen die für den Planfeststellungsbeschluss maßgeblichen Erwägungen und vertiefen sie.

Wegen der weiteren Einzelheiten des Vorbringens der Beteiligten wird auf die ausgetauschten Schriftsätze Bezug genommen.

Dem Gericht haben die Akten der Beklagten über das Planfeststellungsverfahren vorgelegen; ihr Inhalt war, soweit das Urteil auf ihm beruht, Gegenstand der mündlichen Verhandlung.

Entscheidungsgründe:

Das Verfahren ist in unmittelbarer bzw. entsprechender Anwendung von § 92 Abs. 3 Satz 1 VwGO einzustellen, soweit die Kläger die Klagen zurückgenommen haben oder die Beteiligten übereinstimmend den Rechtsstreit in der Hauptsache für erledigt erklärt haben. Im Übrigen sind die Klagen zulässig, aber nicht begründet.

A.

Gegen die Zulässigkeit der Klagen bestehen keine Bedenken. Auch soweit die Kläger nicht Eigentümer von Wohngebäuden, sondern Mieter von Wohnungen in der Nachbarschaft der geplanten Anlage sind, sind sie klagebefugt (vgl. die den Beteiligten bekannten Urt. des Senats zu CT III vom 11.06.1996 <UPR 1997,299> und CT IIIa vom 13.12.2001 <NordÖR 2002,116>).

B.

Die Klagen sind, soweit sie von den Klägern zu 11., 21. und 46 erhoben worden sind, schon deshalb unbegründet, weil diese Kläger gemäß § 17 Nr. 5 WaStrG mit ihren nicht fristgerecht erhobenen Einwendungen ausgeschlossen sind.

Der Einwendungsausschluss nach § 17 Nr. 5 WaStrG ist materiell-rechtlicher Natur. Er führt zum Verlust der materiellen Rechtsposition derjenigen, die innerhalb der vorgeschriebenen Frist keine Einwendungen erhoben haben, und erstreckt sich auch auf das nachfolgende gerichtliche Verfahren (BVerwG, NVwZ 1995,904; Gerichtsbescheid vom 06.11.1998 - 11 A 28.97 - <juris>). Das gilt unabhängig davon, ob die Planfeststellungsbehörde die Belange von Betroffenen, die keine Einwendungen erhoben haben, von Amts wegen berücksichtigt hat (vgl. für die entsprechende Regelung im Fernstraßenrecht: BVerwG, Beschl. v. 11.02.2000 - 4 VR 17.99 - <juris>). Die Präklusionswirkung steht nämlich nicht zur Disposition der Beteiligten (Kopp/Ramsauer, VwVfG, 8. Aufl. 2003, Rn 80 zu § 73); sie bindet auch das Gericht (Dürr, in: Knack <Hg.>, VwVfG, 8. Aufl. 2004, Rn 70 und 74 zu § 73). Etwas anderes gilt auch nicht

dann, wenn - wie hier - Dritte fristgerecht ähnliche Einwendungen erhoben haben. Die materielle Präklusionsregelung wirkt nämlich individuell gegenüber dem einzelnen Einwender, so daß diesem die Klagemöglichkeit nicht allein deswegen eröffnet wird, weil sich die Planfeststellungsbehörde im Hinblick auf Einwendungen anderer ohnehin mit denselben oder vergleichbaren Anliegen auseinandersetzen musste (Frießecke, Bundeswasserstraßengesetz, 5. Aufl. 2004, Rn 7 zu § 17; vgl. für die entsprechende Regelung im Landeswasserrecht VGH Baden-Württemberg, NVwZ-RR 1997,88 <89>).

Die genannten Kläger haben innerhalb der Einwendungsfrist selbst keine Einwendungen erhoben. Die - fristgerecht erhobenen - Einwendungen der Bürgergemeinschaft Weddewarden können nicht zu ihren Gunsten berücksichtigt werden, denn sie lassen sich ihnen nicht zu rechnen. Die im Namen der Bürgergemeinschaft Weddewarden erhobenen Einwendungen sollten nämlich, wie es in dem betreffenden Schreiben des Bevollmächtigten vom 09.06.2003 (Einwendung E 33) ausdrücklich hieß, lediglich die individuellen Einwendungen der betroffenen Bürger aus Weddewarden und Imsum „ergänzen“. Sie waren daher weder geeignet noch bestimmt, unterbliebene individuelle Einwendungen zu ersetzen. Insoweit ist der Sachverhalt nicht mit dem vergleichbar, der den Senat in den vorangegangenen Urteilen vom 11.06.1996 und 13.12.2001 dazu veranlasst hat, von der Bürgergemeinschaft Weddewarden vorgetragene Einwendungen als Einwendungen ihrer Mitglieder anzusehen.

C.

Im übrigen sind die Klagen unbegründet, weil der Planfeststellungsbeschluss, jedenfalls soweit er Rechte der Kläger betrifft, rechtmäßig ist und die Kläger deshalb nicht in ihren Rechten verletzt sind (§ 113 Abs. 1 Satz 1 VwGO).

I.

Das planfestgestellte Vorhaben entspricht dem Gebot der Planrechtfertigung.

Danach ist die Planung nur dann gerechtfertigt, wenn für das beabsichtigte Vorhaben nach Maßgabe der vom Wasserstraßengesetz verfolgten Ziele ein Bedürfnis besteht, die geplante Maßnahme unter diesem Blickwinkel also objektiv erforderlich ist. Das ist nicht erst bei Unausweislichkeit des Vorhabens der Fall, sondern bereits dann, wenn es vernünftigerweise geboten ist (speziell für das Wasserstraßenrecht: BVerwG NVwZ 1995,905 <906>). Dafür reicht aus, dass die Planung den fachplanerischen Zielen des Gesetzes (vgl. dazu näher Frießecke, a.a.O., Rn 6 zu § 14) entspricht und die geplante Anlage generell geeignet ist, dieses Planungsziel zu erreichen (vgl. OVG Bremen NordÖR 2000,376 <377>; vgl. auch BVerwGE 114,364 <375>: „Zielkonformität“). Dass die Herstellung des Terminals geeignet ist, den Verkehr mit Containerschiffen zu verbessern, wird auch von den Klägern nicht bestritten. Ob sich die Verwirklichung dieses Ziels auch gegenüber gegenläufigen Interessen durchzusetzen vermag, ist keine Frage der Planrechtfertigung, sondern der Abwägung.

II.

Der Planfeststellungsbeschluss verstößt nicht gegen zwingendes materielles Recht. Zwingende Versagungsgründe können sich aus dem jeweiligen Fachplanungsrecht selbst, aber auch aus anderen Rechtsvorschriften ergeben (BVerwGE 85,155 <156>; 90,96 <99f.>) Verstößt eine Planungsentscheidung gegen ein striktes Ge- oder Verbot einer materiell-rechtlichen Rechtsvorschrift, ist sie ohne weiteres rechtswidrig (BVerwG NVwZ 1993,572 <575>; Ziekow, in: ders. (Hg.), Praxis des Fachplanungsrechts, 2004, Rn 638).

Vorschriften, die bei der Planung strikte Beachtung verlangen und deswegen nicht durch planerische Abwägung überwunden werden können, stehen der Planfeststellung hier nicht entgegen. Die Zulassung des Vorhabens verstößt insbesondere nicht, wie die Kläger meinen,

gegen § 35 Abs. 2 i.V.m. Abs. 3 Satz 1 Nrn. 3 und 5 BauGB. Diese Vorschriften sind wegen des sog. Fachplanungsprivilegs in § 38 Satz 1 BauGB nicht einschlägig. Danach sind die §§ 29 bis 37 BauGB auf Planfeststellungsverfahren und sonstige Verfahren mit den Rechtswirkungen der Planfeststellung für Vorhaben von überörtlicher Bedeutung nicht anzuwenden. Die überörtliche Bedeutung des Vorhabens ist hier offensichtlich. Sie wird schon durch die in einem Fachplanungsgesetz begründete Zuständigkeit einer Bundesbehörde indiziert (vgl. BVerwG NVwZ 2001,90 <91> m.w.Nwn.). Das Vorhaben selbst erstreckt sich nicht nur über das Gebiet zweier Gemeinden des Landes Bremen, sondern hat auch die Umgestaltung einer Bundeswasserstraße und Kompensationsmaßnahmen in Niedersachsen zum Gegenstand. Es ruft einen planerischen Koordinationsbedarf hervor, der sachgerecht allein auf einer gemeinde- und hier sogar länderübergreifenden Planungsebene zu bewältigen ist (zu diesen Kriterien vgl. zuletzt BVerwG NVwZ 2004,1240 <1241> m.w.Nwn.).

III.

Der Planfeststellungsbeschluss leidet auch nicht an einem erheblichen Abwägungsmangel.

Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen einer Abwägung zu berücksichtigen (§ 14 Abs. 1 Satz 2 WaStrG). Das Gebot gerechter Abwägung verlangt nach der ständigen Rechtsprechung der Verwaltungsgerichte, daß - erstens - eine Abwägung überhaupt stattfindet, dass - zweitens - in die Abwägung an Belangen eingestellt wird, was nach Lage der Dinge in sie eingestellt werden muss, und dass - drittens - weder die Bedeutung der betroffenen öffentlichen und privaten Belange verkannt noch der Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen wird, die zur objektiven Gewichtigkeit einzelner Belange außer Verhältnis steht. Mängel bei der Abwägung der von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange sind allerdings nur erheblich, wenn sie offensichtlich und auf das Abwägungsergebnis von Einfluss gewesen sind (§ 19 Abs. 4 Satz 1 WaStrG).

Ein Anspruch auf gerechte Abwägung in diesem Sinne steht den Klägern nur zu, soweit sie durch die Planung in ihren *eigenen* Belangen betroffen sind. Nur insoweit können sie eine Abwägung mit den für das Vorhaben streitenden Belangen verlangen. Einen Anspruch darauf, dass die Planung insgesamt in jeder Hinsicht fehlerfrei ist, haben die Kläger nicht. Belange der Allgemeinheit - wie etwa solche des Naturschutzes - , die gegen das Vorhaben sprechen, können nur diejenigen Kläger geltend machen, deren Grundeigentum durch den Planfeststellungsbeschluss unmittelbar in Anspruch genommen wird, denn ein Entzug von Eigentum ist nach Art. 14 Abs. 3 GG nur zum Wohl der Allgemeinheit zulässig. Diese Voraussetzungen liegen hier aber nicht vor, weil der Planfeststellungsbeschluss keine enteignende Vorwirkung gegenüber den Klägern entfaltet.

Die Beschränkung der nur mittelbar von der Planung Betroffenen auf die Geltendmachung eigener Belange ist, wie auch die Kläger einräumen, in der Rechtsprechung seit langem geklärt (vgl. die Nachweise bei Schütz, in Ziekow <Hg.>, a.a.O., Rn 851ff., 867ff.). Die Tatsache allein, dass die Kläger diese Rechtsprechung als unbefriedigend empfinden, rechtfertigt noch nicht, sie aufzugeben. Dem Vortrag der Kläger lässt sich weder ein rechtlicher noch ein tatsächlicher Anknüpfungspunkt dafür entnehmen, dass die Kläger sich auf Belange des Naturschutzes im Außendeichsgelände und Wattenmeer berufen könnten. Gegen das Vorhaben sprechende öffentliche Belange des Naturschutzes können die Kläger auch nicht - wie sie das in der mündlichen Verhandlung versucht haben - dadurch indirekt zur Geltung bringen, dass durch sie die öffentlichen Belange, die für das Vorhaben sprechen, vorab relativiert werden und ihnen infolgedessen weniger Gewicht gegenüber den privaten Belangen der Kläger beigemessen wird, die gegen das Vorhaben sprechen.

Zu einer Würdigung der naturschutzrechtlichen Belange und ihrer Berücksichtigung im Rahmen der Abwägung besteht in diesem Verfahren deshalb keine Veranlassung.

1.

Entgegen der Auffassung der Kläger hat die Beklagte die für das Vorhaben sprechenden Belange rechtsfehlerfrei ermittelt und mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt.

1.1

Diese Belange sind nicht nur, wie die Kläger meinen, im Rahmen der Planrechtfertigung geprüft worden. Die Beklagte hat lediglich die *Darstellung* der für die Planrechtfertigung sprechenden Gründe und der für das Vorhaben sprechenden abwägungsrelevanten öffentlichen Belange in der Weise zusammengefasst, dass diese nur einmal im Zusammenhang erfolgt, und dies ist im Rahmen der Prüfung der Planrechtfertigung geschehen, die der Abwägung vorangeht (vgl. zur Erläuterung dieser Vorgehensweise: Planfeststellungsbeschluss <PFB> S. 69.). Im Rahmen dieser Darstellung sind die Aussagen aus den Gutachten des Vorhabenträgers unter Berücksichtigung der Kritik der Einwender bewertet worden. Es sind also schon im Rahmen der Planrechtfertigung Darlegungen erfolgt, die inhaltlich - zumindest auch - der Darstellung des Abwägungsmaterials zuzuordnen sind. Daran anschließend sind die übrigen öffentlichen Belange, insbesondere die Umweltauswirkungen, dargestellt und bewertet worden. Danach hat sich die Beklagte die privaten Einwendungen behandelt und über sie entschieden. Dabei hat sie für jede einzelne Einwendung dargelegt, warum sie den Belangen, die für das Vorhaben sprechen, Vorrang vor den privaten Belangen der Einwender oder umgekehrt in Einzelfragen auch den privaten Belangen der Einwender Vorrang vor anderen Belangen eingeräumt hat. Schließlich hat sie die verschiedenen Auswirkungen des Ausbauvorhabens und die damit verbundenen Beeinträchtigungen in eine abschließende „Gesamtabwägung“ eingestellt und die nachteiligen Auswirkungen in einer „Gesamtschau“ den Vorteilen gegenübergestellt, die mit der Ausführung des Vorhabens verbunden sind (PFB S. 504ff.). Diese Vorgehensweise ist rechtlich nicht zu beanstanden. Insbesondere kann keine Rede davon sein, dass die Beklagte sich mit der Feststellung, dass das Vorhaben „vernünftigerweise geboten“ im Sinne der Planrechtfertigung sei, begnügt und auf eine Abwägung verzichtet habe.

1.2

Die Ermittlung und Berücksichtigung des Bedarfs für eine Hafenerweiterung ist rechtlich nicht zu beanstanden.

Die Prognose des künftigen Bedarfs ist grundsätzlich Sache der zuständigen Behörde. Das Oberverwaltungsgericht hat - ebenso wie bei allen anderen Prognosen, die in die Planungsentscheidung eingegangen sind - nur zu prüfen, ob der der Prognose zugrunde gelegte Sachverhalt zutreffend ermittelt wurde, ob die Prognose nach einer geeigneten Methode durchgeführt wurde und ob das Ergebnis einleuchtend begründet ist (vgl. BVerwGE 114, 364 <378> m.w.Nwn.; OVG Bremen NordÖR 2000,376 <377>). Weder den vorliegenden Akten noch dem Vortrag der Kläger lassen sich Anhaltspunkte dafür entnehmen, dass eine dieser Fragen zu verneinen sein könnte.

1.2.1

Die Beklagte durfte rechtsfehlerfrei annehmen, dass sich die Umschlagsentwicklung auf dem Terminal bis zum Jahre 2015 den Zahlen zumindest annähern werde, die in den Potentialprognosen der PLANCO Consulting (4,9 Mio TEU) und des BAW/ISL (5,1 Mio TEU: 5,7 bzw. 6,0 Mio TEU 2020) ausgewiesen sind (PFB S. 74). Das bedeutet gegenüber dem Umschlag für das Jahr 2003 (3,2 Mio TEU) eine Steigerung in der Größenordnung von 50 bis 60 %.

Die Beklagte hat ihrer Prognose zu Grunde gelegt, dass der Umschlag in den Jahren von 1992 bis 1998 jährlich im Durchschnitt um ca. 7% und von 1999 bis 2003 durchschnittlich um

rund 10% gestiegen ist. Ihre Annahme, dass sich die Entwicklung steigender Umschlagszahlen auch künftig fortsetzen werde, ist plausibel und wird insbesondere nicht, wie die Kläger meinen, dadurch in Frage gestellt, dass der Umschlag im 1. Quartal 2004 mit 777 000 TEU gegenüber dem 3. Quartal 2002 mit 788 000 TEU nahezu konstant geblieben ist. Die Prognose der Beklagten beruht auf einer Langzeitbetrachtung der bisherigen Entwicklung (vgl. PFB S. 70). Wegen kurzzeitiger Schwankungen in der Umschlagsentwicklung ist die Betrachtung einzelner Quartale nicht geeignet, eine Prognose zu erschüttern, die auf den Durchschnitt der jährlichen Umsatzsteigerungen in Mehrjahreszeiträumen gestützt ist. Der Hinweis der Beklagten auf die Steigerung von über 9% im 2. Quartal 2004 gegenüber dem 1. Quartal 2004 veranschaulicht das.

Bei der Quantifizierung der erwarteten Umschlagssteigerungen hat sich die Beklagte zunächst auf das von der Beigeladenen vorgelegte Gutachten von PLANCO Consulting aus dem Jahre 2000 gestützt. Dieses fußt im wesentlichen auf einer Analyse und Abschätzung der Entwicklung des Außenhandels und der Entwicklung des Anteils des Containerverkehrs an ihm sowie der Wettbewerbsposition der daran beteiligten Häfen untereinander. Diese werden, differenziert u.a. nach Fahrtgebieten und Gütergruppen, mit den vorhandenen statistischen Daten über den Seeverkehr in Beziehung gesetzt. Anhaltspunkte dafür, dass bei dieser Vorgehensweise in methodisch fehlerhafter Weise wesentliche Faktoren unberücksichtigt geblieben oder falsch gewichtet worden sein könnten, sind nicht ersichtlich. Als realistisch hat sich dabei, wie die nachfolgende Entwicklung gezeigt hat, die zweite Prognosevariante („Potential-prognose“) erwiesen, die von einer stärkeren Konzentration der skandinavischen und europäischen Feederverkehre auf Bremerhaven ausgeht (Gutachten S. 63). Sie gelangt zu einem Umschlagsvolumen von ca. 3,4 Mio TEU 2005, 4,2 Mio TEU 2010 und 4,9 Mio TEU 2015. Dies entspricht einer durchschnittlichen jährlichen Steigerung von 6,1% in den Jahren 1998 bis 2015 (Gutachten S. 83).

Die Studie von BAW/ISL aus dem Jahre 2001 behält die von PLANCO Consulting angenommenen Wachstumsraten bei, berechnet sie lediglich von einer der tatsächlichen Entwicklung angepassten Basis aus neu und schreibt sie bis 2020 fort. Dabei wird für die Jahre 2015 bis 2020 ein jährliches Umschlagswachstum von 3% zugrunde gelegt. Dies beruht auf der Annahme, dass der Containerverkehr in diesem Zeitraum nicht mehr zu Lasten anderer Verkehre zunehme, sondern nur noch in gleichem Maße steige wie die Verkehre insgesamt (Studie S. 13). Diese Annahme muss als konservativ bezeichnet werden.

Ergänzend stützt sich der Planfeststellungsbeschluss auf die - einleuchtende - Erwägung, dass der Umschlag in Bremerhaven aus zwei Gründen überproportional zunehmen werde, die von PLANCO Consulting noch nicht berücksichtigt worden seien: Zum Einen habe sich der Trend zu größeren Schiffen über die Erwartungen hinaus durchgesetzt, dies fördere die Konzentration auf wenige Häfen und den Feederverkehr, und davon profitiere Bremerhaven. Zum Anderen sei der Marktanteil Bremerhavens gegenüber den anderen Häfen der Nordrange durch die Einrichtung eines dedicated terminals (NTB) und die Zusammenarbeit der BLG mit der Eurokai-Gruppe in Form von Eurogate gestiegen (PFB S. 73f.).

Der Planfeststellungsbeschluss prüft weiter, ob die geplante Errichtung des Weser-Jade-Ports zu einer rückläufigen Entwicklung führen könne, und verneint dies mit der Begründung, Wilhelmshaven sei als Ergänzungshafen für die Zeit nach 2010 geplant, wenn die Kapazität der vorhandenen Häfen einschließlich CT IV erschöpft sei. Auch das ist plausibel. Dieser Punkt ist in der mündlichen Verhandlung eingehend erörtert worden. Die vorhandenen Umschlagsanlagen reichen nicht aus, weil für die Zukunft von einem weiteren erheblichen Zuwachs des Welthandels und damit auch der Containerverkehre auszugehen ist. Diesem Mehrbedarf dient die Planung eines Ergänzungshafens in Wilhelmshaven. Die Befürchtung, dass in Wilhelmshaven darüber hinaus Kapazität geschaffen werden könnte, die geeignet oder gar bestimmt wäre, Umschlag von Bremerhaven abzuziehen, ist nicht gerechtfertigt. Gegen eine solche

Konkurrenz spricht im übrigen auch, dass die Beigeladene einer der Träger des geplanten Vorhabens in Wilhemshaven ist.

Schließlich berücksichtigt der Planfeststellungsbeschluss auch die Möglichkeit, dass die Umschlagsentwicklung aufgrund bisher unvorhersehbarer Ereignisse anders als angenommen verlaufen könnte (PFB S. 80): Selbst wenn die Steigerungsraten wider Erwarten niedriger ausfallen sollten, führe das nicht zu einem Kapazitätsüberhang, sondern lediglich dazu, dass die volle Auslastung des neuen Terminals einige Jahre später eintrete, so dass die Erweiterung des Terminals unabhängig davon, ob jedes Detail der Prognose zutrefte, geboten sei.

1.2.2

Auch die Einschätzung der Beklagten, dass die prognostizierte Zunahme des Umschlags mit der bisher vorhandenen Kapazität nicht bewältigt werden könne, ist nicht zu beanstanden.

1.2.2.1

Grundlage dieser Annahme ist die nachvollziehbare Erwartung, dass das Terminal künftig von mehr Containerschiffen angelaufen werde (8.400 im Jahre 2015 nach der Potentialprognose von PLANCO Consulting gegenüber 5.123 im Jahre 2002) und sich darunter mehr Großschiffe (mit über 4.500 TEU) als bisher (1.50 im Jahre 2015 gegenüber 400 im Jahre 1999) befänden, für die eine entsprechend längere Liegezeit anzunehmen sei. Zudem könne die Produktivität der Kaje nicht entsprechend dem höheren Umschlagsvolumen, sondern nur noch unwesentlich gesteigert werden. In diesem Zusammenhang wird zu Recht darauf hingewiesen, dass die jährliche Umschlagsleistung in Bremerhaven bereits jetzt (2003) mit 1.160 TEU/Kajenmeter eine Spitzenstellung unter den Häfen der Nordrange einnimmt (PFB S. 75), die nur unwesentlich gesteigert werden könne.

Entgegen der Auffassung der Kläger lässt sich nicht feststellen, dass bei dieser Annahme mögliche und wahrscheinliche Produktivitätssteigerungen vernachlässigt worden sind. Die Möglichkeit weiterer Produktivitätssteigerungen lässt sich insbesondere nicht daraus ableiten, dass innerhalb der dedicated terminals eine höhere Produktivität (NTB 2002: 1.640 TEU/Kajenmeter) erreicht wird. Wie im Planfeststellungsbeschluss zutreffend ausgeführt wird (S. 77), lässt sich der Betrieb eines allen Schiffen offenstehenden (common-user-) Terminals nicht in der gleichen Weise optimieren wie der Betrieb eines von oder gemeinsam mit einem einzigen Reeder geführten (dedicated) Terminals. Ein multi-user-terminal muss, soll es marktfähig sein, so ausgelegt werden, dass sich Wartezeiten für einlaufende Schiffe - von seltenen Ausnahmen abgesehen - soweit wie möglich vermeiden lassen. Dies gelingt nur, wenn nicht alle Kaje jederzeit vollständig belegt sind. Weitere dedicated terminals lassen sich, wie in der mündlichen Verhandlung plausibel dargelegt worden ist, in Zukunft allenfalls noch in begrenzter Zahl einrichten, weil sie nur von großen und leistungsstarken Reedern betrieben werden können und diese zumeist schon über entsprechende Anlagen verfügen.

1.2.2.2

Zu Recht nimmt der Planfeststellungsbeschluss an, die - auf Grund der vorstehenden Annahmen notwendige - Kapazitätssteigerung sei nur durch die beantragte Erweiterung des Terminals um 4 Großschiffsliegeplätze in Richtung Norden möglich. Wie im Einzelnen (PFB S. 93ff.) plausibel dargelegt wird, scheiden die Nutzung abgeschleuster Bereiche im Wendebekken und/oder Nordhafen, die Nutzung des Nordhafens und die Süderweiterung der Stromkaje als geeignete Alternativen aus.

Entgegen der Auffassung der Kläger werden die Annahmen der Beklagten auch nicht dadurch erschüttert oder gar widerlegt, dass nunmehr im Bereich des CT I zusätzliche Kapazitäten zu Gunsten eines dedicated terminals der Firma MSC geschaffen werden sollen. Zusätzliche Kaje Kapazität (210 m) wird nur in Form eines Liegeplatzes für ein Feederschiff im Wendebekken hergestellt. Der Planfeststellungsbeschluss sieht darin zu Recht keine Alternative zur

Erweiterung der Stromkaje, weil sie den prognostizierten Bedarf für Großschiffe nicht abdeckt (PFB S. 94 f.).

Unabhängig davon übersehen die Kläger, dass ein Teil des zu erwartenden Umschlags im südlichen Bereich zusätzliches Umschlagsvolumen sein dürfte, das ohne das dedicated terminal von MSC nicht nach Bremerhaven gegangen wäre und bei den Bedarfsprognosen deshalb nicht berücksichtigt worden ist.

Nicht zu überzeugen vermag schließlich der Einwand der Kläger, dass entsprechende Kapazitätssteigerungen wie im Bereich des MSC-Terminals auch in den übrigen Abschnitten der Kaje möglich seien. Zum Einen können hinter den übrigen Abschnitten der Kaje nicht in vergleichbarer Weise Liegeplätze für Feederschiffe oder neue Umschlagsflächen hergestellt werden. Zum Andern soll der Kajenabschnitt als dedicated terminal betrieben werden. Seine Produktivität ist daher nicht mit den Teilen des Hafens vergleichbar, die weiter allen Reedern offen stehen müssen.

1.3

Der Planfeststellungsbeschluss stellt weiter darauf ab, dass durch die Erweiterung nicht nur Arbeitsplatzverluste infolge der Rationalisierung aufgefangen, sondern auch zusätzliche Arbeitsplätze geschaffen werden (PFB S. 83). Dabei stellt er die in dem Gutachten von BAW/ISL prognostizierten Beschäftigungseffekte im Einzelnen dar und weist gegen sie erhobene Einwendungen „weitgehend“ zurück, macht sich aber gleichwohl wegen der zahlreichen ökonomischen Unwägbarkeiten nicht das Ergebnis des Gutachtens (11.000 zusätzliche Arbeitsplätze im Land Bremen 2020, davon 3.220 in Bremerhaven) zu eigen. Er stützt sich lediglich darauf, dass durch die Erweiterung jedenfalls „allein in Bremerhaven Arbeitsplätze in einer vierstelligen Größenordnung geschaffen bzw. erhalten werden.“ (PFB S. 89).

Gegen diese - die Planfeststellung allein tragende - Annahme bestehen keine durchgreifenden Bedenken. Sie muss im Gegenteil als außerordentlich vorsichtig angesehen werden.

1.3.1

Die Annahme einer vierstelligen Größenordnung beruht zunächst auf einer Einschätzung des Produktivitätsfortschritts beim Personaleinsatz, der sich aus der Zahl der für eine bestimmte Umschlagsmenge benötigten Beschäftigten ergibt. 2001 schlugen 1.770 Beschäftigte 2,9 Mio TEU um, das entspricht einem Verhältnis von 6,1 Beschäftigten pro 10.000 TEU. Dieser Wert verändert sich in dem Maße, in dem von den Möglichkeiten der Automatisierung (Transport zwischen Containerbrücke und Lager, Stapelkrane im Lager und Lkw-Abfertigung) Gebrauch gemacht wird. Nach Ansicht von Eurogate (zit. BAW/ISL-Studie S. 28) lässt sich der Personaleinsatz durch den Einsatz entsprechender Systeme, wie sie in Rotterdam schon vorhanden sind, um 0,9 Beschäftigte pro 10.000 TEU verringern. Die Planungen für den Jade-Weser-Port gehen von 5,0 Beschäftigten für 10.000 TEU aus (vgl. Studie S. 28). Für ein nur „mittleres“ Terminal (Mittelwert aus hoch- und halbautomatisch) prognostiziert BAW/ISL unter Berücksichtigung weiterer Produktivitätssteigerungen in den Folgejahren 5,8 Beschäftigte/10.000 TE für 2005, 5,4 für 2010, 5,1 für 2015 und 4,8 für 2020. Die letzte Zahl übernimmt der Planfeststellungsbeschluss (PFB S. 83). Nach der BAW/ISL-Studie (Tabelle S. 33) errechnen sich daraus unter Annahme bestimmter Umschlagsmengen folgende Zahlen für die direkt auf dem Terminal Beschäftigten:

2005:	2.059		
2010:	2.371	davon CT IV:	364
2015:	2.606	davon CT IV:	649
2020:	2.820	davon CT IV:	912

Diese Annahmen sind auch von den Klägern nicht substantiiert in Frage gestellt worden.

1.3.2

Nach einer Hochrechnung von ISL 2002 (BAW/ISL-Studie S. 24) auf der Basis PLANCO Consulting 1998 entsprachen 6,1 direkt auf dem Terminal Beschäftigten pro 10.000 TEU weitere 46,6 Beschäftigte in der sonstigen Hafenvirtschaft im engeren Sinne und weitere 13,7 Beschäftigte in der Hafenvirtschaft im weiteren Sinne. Die künftige Entwicklung dieser Beschäftigungseffekte hängt in sehr starkem Maße davon ab, wie sich das Umschlagsvolumen auf Ziel-, Hinterland- und Transshipment-Verkehre verteilt. Da Container im Transshipment weder aus dem näheren oder weiteren Umfeld des Hafens kommen oder dorthin gehen und dort auch nicht repariert, verpackt oder vermakelt werden, sind mit ihnen kaum Beschäftigungseffekte verbunden. Der Transshipment-Anteil liegt in Bremerhaven mit z.Zt. etwa 60% relativ hoch und steigt weiter. Die BAW/ISL-Studie hat ihn auf maximal 65% begrenzt. Der Planfeststellungsbeschluss ist dem gefolgt, und zwar vor allem deshalb, weil der neue Jade-Weser-Port ab 2010 vorrangig (70%) Transshipment-Verkehre abwickeln werde und Bremerhaven durch die Bereitstellung moderner Infrakturangebote Anstrengungen unternahme, die Loco-Quote zu erhöhen (PFB S. 87f.). Selbst wenn der Transshipment-Anteil höher anzusetzen sein sollte, hätte dies keine Auswirkungen auf die in die Abwägung eingestellten Arbeitmarkteffekte. Die Annahme von 1.000 gesicherten oder neu geschaffenen Arbeitsplätzen ist so vorsichtig, dass sie durch eine Korrektur des Transshipment-Anteils nicht berührt würde.

2.

Der Planfeststellungsbeschluss ist auch der Frage nachgegangen, ob auf die Erweiterung des Terminals in Bremerhaven verzichtet und die entsprechende Umschlagskapazität in Wilhelmshaven oder Cuxhaven geschaffen werden könnte (S. 99-103). Weder bei der Zusammenstellung noch bei der Bewertung dieser Alternativen sind Rechtsfehler erkennbar.

Insbesondere die Erwägung, Wilhelmshaven oder Cuxhaven kämen als Alternative nicht in Betracht, weil Planziel u.a. die Sicherung und Stärkung gerade des Standorts Bremerhaven mit seiner bekannten Strukturschwäche sei, ist nicht zu beanstanden. Der Einwand der Kläger, die für CT IV angeführten wirtschaftlichen Effekte seien überwiegend nicht allein auf Bremerhaven bezogen, vermag die regionalwirtschaftliche Begründung für den Standort nicht zu erschüttern. Auch wenn sich nur ein Teil der wirtschaftlichen Effekte in Bremerhaven selbst realisiert, stärkt dies den Standort. Nach der erwähnten BAW/ISL-Studie sollen etwa 30% der Arbeitsplätze, die in Abhängigkeit von CT IV für das Land Bremen insgesamt erwartet werden, auf Bremerhaven entfallen. Konkrete Anhaltspunkte dafür, dass und warum der Anteil der standortgebundenen Beschäftigungseffekte zu hoch angesetzt sein könnte, haben weder die Kläger vorgetragen noch sind sie sonst ersichtlich.

Nicht zu beanstanden ist auch die Erwägung, dass mit einer Erweiterung des vorhandenen Terminals in Bremerhaven an eine vorhandene Struktur, insbesondere hinsichtlich der Verkehrsanbindung, angeknüpft werden könne und Neubauten an anderer Stelle frühestens 2010 in Betrieb genommen werden könnten. Die Verkehrsanbindung ist selbst dann in Bremerhaven besser, wenn die Zufahrt zur Autobahn (Cherbourger Straße) nicht kreuzungsfrei ausgebaut wird. Dem Jade-Weser-Port in Wilhelmshaven fehlt neben dem noch herzustellenden Anschluss an die Autobahn eine Binnenschiffsanbindung; die Bahnverbindung ist nur von begrenzter Leistungsfähigkeit. In Cuxhaven gibt es, wie im Einzelnen ausgeführt wird, noch weitergehende Nachteile für den Bahn- und Straßenverkehr.

Die von den Klägern hervorgehobene Tatsache, dass die Standorte Wilhelmshaven und Cuxhaven deutlich weiter von einer umfangreichen Wohnbebauung entfernt liegen und deshalb eine deutlich geringere Lärm- und Schadstoffbelastung von Anwohnern auslösen würden, hat die Beklagte in ihre Erwägungen eingestellt (PFB S. 100) und sowohl bei der Bewertung der Alternativen als auch im Rahmen der abschließenden Gesamtabwägung (PFB S. 505) berücksichtigt.

3.

Die Beklagte hat auch die gegen das Vorhaben sprechenden Belange der Kläger zutreffend ermittelt und bewertet.

3.1

Gegenstand der Planfeststellung ist das Containerterminal unmittelbar nur hinsichtlich seiner Infrastruktur (Kaje, Hinderlandaufhöhung, Flächenbefestigung, Bahngleise, Kranbahn, Beleuchtungsanlagen, Richtfeuer). Für die Inbetriebnahme erforderliche weitere Anlagen - die sog. Suprastruktur - bedürfen noch der Genehmigung nach anderen Vorschriften. Sie sind nur insoweit Gegenstand des Planfeststellungsverfahrens, als sie hinsichtlich ihrer Auswirkungen im Zusammenhang mit der Gesamtmaßnahme zu betrachten sind. Maßstab der Prüfung ist dabei die Frage der grundsätzlichen Genehmigungsfähigkeit des späteren Betriebs (PFB S. 52).

Der Planfeststellungsbeschluss folgt damit den Anforderungen an eine immissionsschutzrechtliche Vorausbeurteilung, die der Senat in seinem Urteil vom 13.12.2001 näher dargelegt hat. Diese muss über die bloße Feststellung hinausgehen, dass der Genehmigung des späteren Betriebs keine offenkundig unüberwindbaren Hindernisse entgegenstehen; in einem solchen Fall würde es nämlich schon an der Planrechtfertigung fehlen (vgl. auch BVerwGE 114,364 <367> m.w.Nwn.; OVG Hamburg NVwZ 2001,1173 <1175>; Ziekow, a.a.O., Rn 625). Sie verlangt vielmehr die positive Feststellung der grundsätzlichen Vereinbarkeit des späteren Umschlagbetriebs mit den Anforderungen des Immissionsschutzrechts. In den späteren Genehmigungsverfahren stehen nämlich, wie der Senat in dem zitierten Urteil im Einzelnen dargestellt hat, keine hinreichende Mechanismen zur Lösung der Konflikte zwischen den Belangen des Betreibers und der Nachbarn mehr zur Verfügung. Unter diesen Voraussetzungen kann die Bewältigung des Konflikts nicht dem nachfolgenden Verwaltungsverfahren überlassen, sondern muss im Rahmen der planerischen Abwägung vorgenommen werden (vgl. neuestens auch BVerwG NVwZ 2004,1237 <1239> für das Verhältnis von Straßen- und Luftreinhalteplanung).

Die Planfeststellungsbehörde macht die Zulassung des Vorhabens daher zu Recht davon abhängig, dass der spätere Betrieb des Terminals den Anforderungen des § 22 Abs. 1 BImSchG genügt. Danach sind nicht genehmigungsbedürftige Anlagen - darunter fallen auch die für den Containerumschlag erforderlichen Anlagen der Suprastruktur - so zu betreiben, daß schädliche Umwelteinwirkungen, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind, verhindert und nach dem Stand der Technik unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

3.2

Zu den schädlichen Umwelteinwirkungen im Sinne dieser Vorschrift, die vom Betrieb der Anlage ausgehen, 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>).

Für die Zumutbarkeit von Lärmeinwirkungen, die von Seehafenumschlagsanlagen ausgehen, fehlt es an einer untergesetzlichen Normkonkretisierung. Sie ist daher auf Grund einer individuell-konkreten Abwägung im Einzelfall zu ermitteln. Dabei kann für die *Ermittlung* der Lär-

meinwirkungen - vorbehaltlich eventueller Besonderheiten - auf die in der TA Lärm vorgesehenen Methoden zurückgegriffen werden. Die *Bewertung* der Immissionen kann sich zunächst an den von der TA Lärm vorgesehenen Richtwerten orientieren, bevor geprüft wird, ob im Einzelfall - insbesondere unter Berücksichtigung der Besonderheiten, die dazu geführt haben, Seehafenumschlagsanlagen aus dem Anwendungsbereich der TA Lärm auszunehmen - Anlass besteht, von diesen „Orientierungswerten“ abzuweichen. Die Grundsätze, von denen sich der Senat dabei leiten lässt, hat er in seinem Urteil vom 13.12.2001 ausführlich dargestellt und begründet. Sie sind dem Planfeststellungsbeschluss zugrunde gelegt worden und werden auch von den Klägern und der Beigeladenen nicht in Frage gestellt. Zur Vermeidung von Wiederholungen kann daher auf die Ausführungen in dem erwähnten Urteil Bezug genommen werden.

3.2.1

In diesem Urteil ist der Senat zu dem Ergebnis gelangt, dass der Beurteilung der Zumutbarkeit des Betriebslärms, der von dem Containerterminal ausgeht, für die Wohnbebauung in Weddewarden Orientierungswerte für den Beurteilungspegel von 60 dB(A) tags und 45 dB(A) nachts zugrunde zu legen sind. Heranzuziehen sind nämlich nicht die Immissionsrichtwerte für allgemeine Wohngebiete, sondern - entsprechend der in Nr. 6.7. TA Lärm vorgesehenen Regelung für Gemengelagen - die Immissionsrichtwerte für Mischgebiete. Zur Begründung hat er ausgeführt, dass nach Nr. 6.7 TA Lärm dann,

„... 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 (können), 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.

...

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 Geräuschimmissionen, die der Hafenumschlagsbetrieb in dem Wohngebiet verursacht, darf deshalb auf einen Zwischenwert erhöht werden.

...

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.

...

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 Misch-

...

gebiete 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).“

Für die Spitzenpegel hat der Senat in dem genannten Urteil ausgeführt:

„Eine gesonderte Betrachtungsweise kommt hier allerdings hinsichtlich der *Spitzenpegel* in Betracht. Zum einen war die Situation des Dorfes auch schon vor der Aufnahme des Hafenerbetriebs 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 Vorbeifahren 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 Hafenerbetrieb 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.“

An dieser Beurteilung, die für das Wohngebiet in Imsum entsprechend gilt, hält der Senat auch nach nochmaliger Überprüfung fest.

Die Auffassung der Kläger, es sei hier nicht von einer Gemengelage, sondern von einem Heranrücken eines störenden Betriebs an eine uneingeschränkt schutzwürdige Wohnbebauung auszugehen, verkennt, dass die Konfliktlage, die zur gegenseitigen Rücksichtnahme zwingt, nicht erst durch das Heranrücken des Terminals geschaffen wird. Sie besteht auch bisher schon. Richtig ist allerdings, dass die bebauungsrechtliche Situation im Vorfeld des Planfeststellungsbeschlusses zu Gunsten der Hafenerweiterung verändert worden ist. Daraus resultiert aber keine erhöhte Rücksichtnahmepflicht der Kläger. Weder die Änderungen der Flächennutzungspläne noch der stadtbremische Bebauungsplan 2271, durch die die Sonderbauflächen Hafen ausgedehnt und ein weiteres Sondergebiet Hafen ausgewiesen werden, führen dazu, dass zu Lasten der Kläger höhere Immissionsricht- bzw. -orientierungswerte angenommen werden müssten als bisher schon. Die räumliche Ausdehnung der bebauungsrechtlichen Vorgaben für die Hafenerweiterung führt deshalb nicht zu einer Senkung des maßgeblichen Schutzniveaus.

Der Senat sieht auch keine Veranlassung, die Zwischenwerte, wie von den Klägern in der mündlichen Verhandlung gefordert, nach unten zu korrigieren. Eine solche Korrektur würde

die Pflichten zur gegenseitigen Rücknahme einseitig zu Lasten der Beigeladenen verschieben, ohne dass dafür ein einleuchtender Grund erkennbar wäre.

3.2.2

Die Prognose der zu erwartenden Lärmbelastungen, die die Beklagte ihrer Entscheidung zugrunde gelegt hat, ist nicht zu beanstanden. Sie stützt sich im wesentlichen auf die Betriebschallprognose, die die Beigeladene vorgelegt hat. Die Einwände, die die Kläger gegen Durchführung, Ergebnis und Bewertung der Prognose erhoben haben, sind in der mündlichen Verhandlung mit dem Gutachter erörtert worden. Danach bestehen keine begründeten Zweifel gegen die Tragfähigkeit der Prognose.

3.2.2.1.

Die Prognose der Beurteilungspegel, der die TA Lärm zugrunde gelegt worden ist, gründet sich auf die Lärmdaten der Hauptschallquellen des Umschlagbetriebs und prognostiziert den durch sie verursachten Lärm für neun Immissionsaufpunkte (IAP), von denen sich fünf innerhalb des Ortskerns von Weddewarden befinden. Für diese Punkte gelangt sie zu Beurteilungspegeln von

	IAP 1	IAP 2	IAP 3	IAP 5	IAP 6
tags	56,7	55,4	55,4	57,0	56,0
nachts	54,4	51,6	52,1	54,8	53,2

dB(A). Darüberhinaus sind in der Betriebsschallprognose die zu erwartenden Beurteilungspegel für alle im Einwirkungsbereich des Terminals liegenden Wohnhäuser - dazu gehören alle Wohnhäuser der Kläger - ermittelt worden, und zwar getrennt für jedes Geschoss und jede Seite der Gebäude.

a)

Zu Unrecht rügen die Kläger, die prognostizierten Immissionswerte vermitteln ein unzutreffendes Bild der zu erwartenden Lärmeinwirkungen, weil die Lärmimmissionen von öffentlichen Straßen unberücksichtigt geblieben seien und eine Gesamtbetrachtung fehle.

Wie der Senat bereits im Urteil vom 13.12.2001 näher dargestellt hat, sind nach Nr. 7.4 TA Lärm nur Fahrzeuggeräusche auf dem Betriebsgelände sowie bei der Ein- und Ausfahrt dem Betrieb der Anlage zuzurechnen. Diese Vorgaben hat die Prognose beachtet.

Fahrzeuggeräusche bei der Ein- und Ausfahrt sollen allerdings in einem Abstand von bis zu 500 m von der Anlage durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden, soweit sie den Beurteilungspegel für die Verkehrsgeräusche rechnerisch um mindestens 3 dB(A) erhöhen, keine Vermischung mit dem übrigen Verkehr erfolgt ist und die Immissionsgrenzwerte der VerkehrslärmschutzVO (16. BImSchV) erstmals oder weitergehend überschritten werden. Insoweit sind die Geräusche also dem Betrieb der Anlage zuzurechnen (vgl. auch Hansmann, a.a.O.; Rn 50 zu Nr. 7 TA Lärm unter Hinweis auf BVerwG NVwZ 1997,276 <278>). Die 16. BImSchV sieht Grenzwerte von 59 dB(A) tags und 49 dB(A) nachts für Wohngebiete bzw. 64 dB(A) tags und 54 dB(A) nachts für Mischgebiete vor. Diese Werte werden hier bei weitem nicht erreicht (vgl. PFB S. 145f. und - soweit die Werte im Planfeststellungsbeschluss versehentlich nicht wiedergegeben sind - Planunterlage 10.4.2, S. 46ff.), so dass Maßnahmen nach Nr. 7.4 nicht erforderlich sind. Die Werte für den Verkehrslärm sind hier vielmehr, wie der Sachverständige an Hand eines Beispiels für den IAP 1 in der mündlichen Verhandlung vorgerechnet hat, so niedrig, dass sie sich bei einer Summenbildung nicht auswirken.

Unabhängig davon nötigt auch die Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (ABl.

EG L 189, S.12) nicht zur Einbeziehung des Verkehrslärms in die Prognose. Die Frist zur Umsetzung der Richtlinie endete nach Art. 14 Abs. 1 erst am 18. Juli 2004, also zu einem Datum nach Erlass des Planfeststellungsbeschlusses. Die Richtlinie ist aber auch thematisch nicht einschlägig, weil sie lediglich die Lärmbewertung zur Vorbereitung der Ausarbeitung von strategischen Lärmkarten in bestimmten Ballungsgebieten bis zum 30. Juni 2007 und von Aktionsplänen für diese Gebiete bis zum 18. Juli 2008, nicht aber die Genehmigung und Planfeststellung von Vorhaben wie dem hier in Frage stehenden betrifft.

b)

Auch die Vorbelastungen der Terminals CT I bis IIIa sind zutreffend berücksichtigt worden.

In die Betriebsschallprognose sind nicht die im vorangegangenen Verfahren prognostizierten Werte übernommen worden. Diese sind vielmehr nach oben korrigiert worden. Dabei ist zum Einen veränderten Betriebsabläufen, wie der Verlagerung des Umschlags nach Norden und dem Einsatz neuer Verladebrücken, Rechnung getragen worden, zum Andern der in dem Senatsurteil vom 13.12.2001 hervorgehobenen Notwendigkeit, für die Prognose der Nachtwerte auf die lauteste Nachtsstunde abzustellen. Diese Veränderungen haben zu einem prognostizierten Beurteilungspegel von 48,6 dB(A) für die Vorbelastung durch die Terminals CT I bis IIIa am IAP 1 geführt.

Dieser prognostizierte Beurteilungspegel wird nicht, wie die Kläger schriftsätzlich vorgetragen haben, bereits jetzt überschritten. Zwar liegen die an der Messstation, die sich in unmittelbarer Nähe des IAP 1 befindet, tatsächlich gemessenen Beurteilungspegel in den Quartalen 3/2003 bis 2/2004 mit

48,9	49,9	50,1	48,9	db(A)
------	------	------	------	-------

über dem prognostizierten Wert. In diese Messergebnisse fließen aber auch andere Geräusche als die Betriebsgeräusche des Terminals ein, die durch Natur, Verkehr und lokale Ereignisse hervorgerufen werden, so dass eine Umrechnung in Beurteilungspegel geboten ist. Diese Umrechnung, die von der Messstation automatisch vorgenommen wird, hat zu Beurteilungspegeln von

48,0	44,5	50,0	47,6	dB(A)
------	------	------	------	-------

geführt, die alle unter dem prognostizierten Beurteilungspegel von 48,6 dB(A) liegen. Auch die manuelle Überprüfung dieser Umrechnung hat zu keinen relevanten Korrekturen Anlass gegeben. Die signifikante Abweichung zwischen dem gemessenen Pegel und dem automatisch ermittelten Beurteilungspegel von 5,4 dB(A) im 4. Quartal 2003 ist in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar damit erklärt worden, dass sich wegen der besonderen Windverhältnisse in diesem Quartal der meteorologische Korrekturfaktor, der entsprechend den Vorgaben der TA Lärm bei der Prognose zu berücksichtigen ist, stärker als üblich ausgewirkt hat.

c)

Zutreffend nimmt der Planfeststellungsbeschluss (S. 211) an, dass auch dann kein für die Häuser der Einwendungsführer prognostizierter Beurteilungspegel den zulässigen Immissionsrichtwert von 60 dB(A) überschreitet, wenn die - in der Betriebsschallprognose veranlassigten - Zuschläge für Tageszeiten mit erhöhter Empfindlichkeit berücksichtigt werden.

Nach Nr. 6.5 TA Lärm ist bei der Ermittlung des Beurteilungspegels u.a. in Wohngebieten die erhöhte Störwirkung von Geräuschen durch einen Zuschlag für die Zeiten von 6.00 - 7.00 Uhr und 20.00 bis 22.00 werktags und von 6.00 bis 9.00, 13.00 bis 15.00 und 20.00 bis 22.00 an Sonn- und Feiertagen zu berücksichtigen, der 6 dB(A) beträgt. Dadurch erhöht sich der Pegel für den gesamten Tag an Werktagen um 1,9 dB(A) und an Sonn- und Feiertagen um 3,6

dB(A). Von der Berücksichtigung kann abgesehen werden, soweit dies wegen der besonderen örtlichen Verhältnisse unter Berücksichtigung des Schutzes vor schädlichen Umwelteinwirkungen erforderlich ist. In der Betriebsschallprognose sind diese Zuschläge nicht berücksichtigt worden, ohne dass dafür plausible Gründe genannt würden. Dies lässt sich indes ohne weiteres korrigieren. Der höchste für ein Wohnhaus der Kläger prognostizierte Wert beträgt 55,5 dB(A). Dieser Wert ist unter Berücksichtigung des Zuschlags für Sonn- und Feiertage um 3,6 dB(A) auf 57,7 dB(A) heraufzusetzen. Auch dieser Wert liegt noch unter dem Orientierungswert von 60 dB(A). Ein höherer Dauerschallpegel zur Tageszeit als 57,7 dB(A) ist an den Häusern der Kläger auch unter Berücksichtigung der Zuschläge nach Nr. 6.5 TA Lärm nicht zu erwarten.

3.2.2.2

Auch die Ermittlung der Spitzenpegel ist nicht zu beanstanden.

Der höchste für die Immissionsaufpunkte prognostizierte Maximalpegel tritt nach der Betriebsschallprognose mit 65,3 dB(A) am IAP 1 auf. Auch die Maximalpegel sind, differenziert nach Geschossen und Gebäudeseiten, für jedes einzelne Wohnhaus ermittelt worden. Aufgrund einer Auswertung der für den bisherigen Hafenumschlag gemessenen Spitzenpegel erwartet die Prognose, dass am IAP 1 mit insgesamt 407 Ereignissen zu rechnen sei, bei denen der Maximalpegel überschritten werde. Damit wird den Besonderheiten Rechnung getragen, dass unter bestimmten Wetter- und Wasserbedingungen beim seeseitigen Aufnehmen und Absetzen eines Containers tatsächlich höhere Spitzenschallpegel entstehen können, als sie sich aufgrund der auf die TA Lärm gestützten Berechnung ergeben, die auf der Annahme normaler Bedingungen beruht. Aus den bisher gemessenen Spitzenpegeln könne auf einen künftigen tatsächlichen Spitzenpegel von 79,7 dB(A) am IAP 1 geschlossen werden, der einmal pro Jahr erreicht werde. Der Pegel von 79 dB(A) werde in insgesamt zwei Nächten pro Jahr einmal pro Nacht erreicht oder überschritten. Kurzzeitige Geräuschspitzen mit Pegeln von 75 dB(A) oder mehr seien in 14 Nächten pro Jahr zu erwarten, und zwar maximal zweimal pro Nacht.

Soweit die Kläger zunächst vorgetragen haben, die Zahl der zu erwartenden kurzfristigen Geräuschspitzen, durch die der prognostizierte Maximalpegel überschritten werde, sei nicht mit 407, sondern mit 1.115 anzusetzen, haben sie für Ereignisse, die von den Terminals CT I bis IIIa herrühren, irrtümlich den für diese früher prognostizierten Maximalpegel von 57,4 dB(A), nicht aber den nunmehr prognostizierten Maximalpegel von 65,3 dB(A) zugrunde gelegt. Dieses Missverständnis ist in der mündlichen Verhandlung ausgeräumt worden.

3.2.2.3

Auch die Bewertung der Betriebsschallprognose im Planfeststellungsbeschluss ist frei von Rechtsfehlern.

a)

Zu Recht nimmt der Planfeststellungsbeschluss an, dass der Orientierungswert von 60 dB(A) für den Beurteilungspegel tags nicht erreicht und durch einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen um nicht mehr als 30 dB(A) überschritten wird, die tagsüber zu erwartenden Lärmbelastungen also zumutbar sind.

Der Planfeststellungsbeschluss berücksichtigt dabei, dass der Lärm künftig häufiger aus der Hauptwindrichtung auf Weddewarden und Imsum einwirkt, weil sich der Einfallswinkel durch die Erweiterung des Terminals von 50 auf 145 Grad vergrößert. Dieser Tatsache ist, wie der Lärmsachverständige der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung plausibel dargelegt hat, durch die Verwendung des meteorologischen Korrekturfaktors C_{met} entsprechend den Vorgaben der TA Lärm Rechnung getragen worden. Der prognostizierte Beurteilungspegel bezieht diesen Umstand demnach bereits ein.

Der Zumutbarkeit der für die Tageszeit prognostizierten Dauerschallpegel steht auch nicht entgegen, dass sie, wie die Kläger meinen, zu einer so starken Dauerverlärmung der Außenwohnbereiche und Gärten führten, dass an eine Nutzung zu Erholungszwecken nicht mehr zu denken sei. Dem kann nicht gefolgt werden. Der Immissionsrichtwert von 60 dB(A), der hier nicht erreicht wird, lässt eine den gegebenen örtlichen Verhältnissen angemessene Nutzung der Außenwohnbereiche zu. Er entspricht nach den Einstufungen, die die TA Lärm vornimmt, den Richtwerten für Dorf- und Mischgebiete. Dass in diesen Gebieten eine Nutzung der Außenwohnbereiche zum Zweck der Erholung nicht mehr möglich sein sollte, kann nicht angenommen werden. Insbesondere bestehen bei einem Beurteilungspegel von 60 dB(A) noch hinnehmbare Kommunikationsverhältnisse (vgl. dazu das Jahregutachten 1987 des Rates von Sachverständigen für Umweltfragen <Umweltgutachten 1987>, BT-Drs. 11/1568, Tz. 1433f.). Dementsprechend sind auch in der Rechtsprechung für den Außenwohnbereich Beurteilungspegel erst in einer Größenordnung von über 60 dB(A) als problematisch betrachtet worden, wobei bei einer entsprechenden Vorbelastung Werte über dieser Schwelle durchaus noch als zumutbar angesehen worden sind (vgl. z.B. OVG Hamburg, Teilbeschl. v. 19.02.2001 <juris; insoweit in NordÖR 2001, 135 nicht abgedruckt>, und Ur. v. 03.09.2001, NordÖR 2002,241 <251f.>; jeweils m.w.Nwn.).

b)

Für die Nachtzeit geht der Planfeststellungsbeschluss zutreffend davon aus, dass der Orientierungswert von 45 dB(A) für den Beurteilungspegel um bis zu 9,4 dB(A) überschritten wird, der prognostizierte Maximalpegel (von 65,3 dB(A) am IAP 1) um mehr als 20 dB(A) über dem Orientierungswert für den nächtlichen Beurteilungspegel liegt und tatsächlich voraussichtlich 407mal überschritten wird, wobei die (einmalige) höchste Überschreitung des Orientierungswerts (am IAP 1) 34,7 dB(A) beträgt. Der Planfeststellungsbeschluss verkennt nicht, dass der Betrieb des Terminals zur Nachtzeit damit eine erhebliche Belästigung im Sinne des § 3 Abs. 1 BImSchG und damit eine schädliche Umwelteinwirkung darstellt.

3.2.3

Diese schädliche Umwelteinwirkung ist nach dem Stand der Technik unvermeidbar. Maßnahmen, die den Betriebslärm wesentlich reduzieren könnten, sind über das erreichte bzw. im Planfeststellungsbeschluss angeordnete Maß hinaus nicht ersichtlich. Das ist auch zwischen den Beteiligten unstreitig. Die Unvermeidbarkeit der schädlichen Umwelteinwirkungen nötigt nicht zum Verzicht auf das Terminal. Die schädlichen Umwelteinwirkungen sind zumutbar, weil sie auf ein Mindestmaß beschränkt werden.

3.2.3.1

Entgegen der Auffassung der Kläger zwingt § 50 Satz 1 BImSchG nicht zum Verzicht auf das Vorhaben.

Nach § 50 Satz 1 BImSchG sind bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen die für eine bestimmte Nutzung vorgesehenen Flächen einander so zuzuordnen, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf die ausschließlich oder überwiegend dem Wohnen dienenden Gebiete soweit wie möglich vermieden werden.

Die Auffassung der Beklagten, die Vorschrift sei nicht mehr anwendbar, weil die raumbedeutsame Planung bereits durch den Flächennutzungsplan abschließend erfolgt sei, ist unzutreffend. Soweit bei der Genehmigung und Planfeststellung von raumbedeutsamen Einzelvorhaben planerische Elemente eine Rolle spielen, ist die Vorschrift uneingeschränkt anwendbar (vgl. Jarass, BImSchG, 6. Aufl. 2005, Rn 6f. zu § 50 m.w.Nwn.). Es spricht auch Einiges dafür, dass ein Verstoß gegen § 50 Satz 1 BImSchG entgegen der Auffassung der Beklagten nicht unerheblich wäre, weil die Vorschrift nicht nur dem Interesse der Allgemeinheit dient, sondern zumindest auch diejenigen schützt, auf die bei der konkreten Planung Rücksicht zu nehmen

ist (Jarass, a.a.O., Rn 26f. zu § 50 m.w.Nwn.; offen gelassen in BVerwG NVwZ 1989,151 <152>).

Eine Verletzung von § 50 Satz 1 BImSchG liegt hier aber nicht vor. Die Vorschrift verlangt nicht, dass schädliche Umwelteinwirkungen auf jeden Fall vermieden werden, sondern enthält eine „Abwägungsdirektive“ (BVerwGE 108,248 <253>; BVerwG NVwZ 2001,1154 <1155>) in Form eines „Optimierungsgebots“ (BVerwGE 71,163 <165f.>; BVerwG NVwZ 1989,151 <152>). Dieses verlangt, dass die immissionsschutzrechtlichen Gesichtspunkte mit dem ihnen zukommenden besonderen Gewicht in der planerischen Abwägung oder bei vergleichbaren Entscheidungen Berücksichtigung finden. Sie dürfen nur dann zurückgestellt werden, wenn die Planung durch entgegenstehende Belange mit hohem Gewicht zwingend geboten ist (vgl. Jarass, a.a.O., Rn 19 zu § 50 m.w.Nwn.). Dementsprechend ist es vom rechtlichen Ausgangspunkt her nicht zu beanstanden, wenn sich der Planfeststellungsbeschluss davon leiten lässt, dass der Trennungsgrundsatz des § 50 Satz 1 BImSchG überwunden werden könne, wenn einerseits ein hohes öffentliches Interesse an der Realisierung des Vorhabens bestehe und andererseits keine Standortalternativen zur Verfügung stünden oder denkbare Alternativen mit unvermeidbaren Nachteilen behaftet seien (PFB S. 207, 347). Sind diese Voraussetzungen zu bejahen - und damit steht und fällt die Entscheidung der Beklagten hier auch unabhängig von § 50 Satz 1 BImSchG - , kann diese Vorschrift der Planung nicht mit Erfolg entgegengehalten werden.

3.2.3.2

Die unvermeidbaren schädlichen Umwelteinwirkungen sind hier zumutbar, weil sie auf ein Mindestmaß beschränkt worden sind.

a)

Die Zumutbarkeit bestimmt sich nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 BImSchG. Dazu hat der Senat in dem bereits mehrfach zitierten Urteil zu CT IIIa vom 13.12.2001 ausgeführt:

„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>).

...

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 unvermeidbar treffende wirtschaftliche Nachteile immer höher zu gewichten wären als die der Nachbarschaft nicht zuzumutenden Belästigungen...“

Von diesem Maßstab hat sich der Planfeststellungsbeschluss leiten lassen (PFB S. 208). Er hat darauf abgestellt, dass eine Erweiterung der Umschlagkapazitäten unerlässlich sei, wenn der Standort Bremen seine Wachstumschancen ausschöpfen und an der künftigen Zunahme des Containerverkehrs teilhaben solle, und die Erweiterung zudem zum Erhalt der bestehenden Arbeitsplätze und zur Schaffung neuer Arbeitsplätze in einer strukturschwachen Region

...

geboten sei. Diese Erwägungen, die - wie dargelegt - einer Überprüfung standhalten, sind geeignet, ein erhebliches öffentliches Interesse an der Errichtung und dem Betrieb des geplanten Terminals zu begründen. Auch das hat der Senat bereits in seinem Urteil vom 13.12.2001 dargelegt, und daran hält er fest.

Ein solches öffentliches Interesse führt, wie der Senat damals weiter ausgeführt hat, aber

„nicht ohne weiteres dazu, dass die Interessen der Nachbarschaft an der Vermeidung unzumutbarer Belästigungen zurücktreten müssten. Wie bereits ... 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>).

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>).“

An diesen Erwägungen ist auch für den hier zu entscheidenden Fall festzuhalten.

Dies gilt insbesondere auch für die Betriebsbeschränkungen zur Nachtzeit. Der Vortrag der Kläger, im Liniendienst von Containerschiffen seien die Fahrzeiten planbar, so dass Beschränkungen zur Nachtzeit ebenso wie bei Flughäfen möglich seien, vermag nicht zu überzeugen. Er übersieht, dass sich die Fahrzeiten bei Schiffen - anders als dies bei Flugzeugen in der Regel der Fall ist - nicht stundengenau planen lassen. Vor allem aber - und darauf weisen die Kläger selbst hin - werden für die Abfertigung großer Containerschiffe bis zu 16 Stunden benötigt. Die Ankunft dieser Schiffe müsste also auf 6.00 Uhr konzentriert werden, damit die Schiffe vor Beginn der Nachtruhe den Hafen wieder verlassen können; andernfalls müssten sie die Nachtstunden als „tote Zeit“ im Hafen verbringen. Dass ein Containerhafen unter diesen Voraussetzungen nicht konkurrenzfähig ist und auch den Umschlag zur Tagzeit weitgehend verlieren dürfte, bedarf keiner weiteren Darlegungen. Auch insofern unterscheidet sich ein Containerterminal von einem Flughafen, der auch ohne Teilnahme am nächtlichen Langstreckenverkehr eine sinnvolle Verkehrsfunktion erfüllen kann.

Der Planfeststellungsbeschluss hat sich die vorstehend zitierten Erwägungen des Senats zu eigen gemacht (PFB S. 209). In Anwendung dieser Grundsätze hat er der Beigeladenen Aufwendungsersatz für den Einbau von Schallschutzmaßnahmen auferlegt.

b)

Die Schallschutzmaßnahmen, für die der Aufwendungsersatz angeordnet ist, sind ausreichend.

Sie stellen bei Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Belüftung in den Aufenthaltsräumen der Wohnungen einen Beurteilungspegel von maximal 30 dB(A) sicher. Dieser Pegel liegt um 5 dB(A) unter dem Orientierungswert, den der Senat in seinem Urteil vom 13.12.2001 für das Gebäudeinnere angenommen hat. Für diejenigen Kläger, die den Lärmeinwirkungen des Terminals am stärksten ausgesetzt sind, schreibt der Planfeststellungsbeschluss unabhängig von dem zu erreichenden Innenpegel Aufwendungsersatz für Schallschutzfenster der Klasse III vor. Diese gewährleisten nach der VDI-Richtlinie 2719 ein Schalldämmmaß von mindestens 37 dB(A). Für kurzzeitige Geräuschspitzen ist eine Schalldämmung in einer vergleichbaren Größenordnung zu erwarten. Das haben die Untersuchungen des Lärmsachverständigen an bereits eingebauten Lärmschutzfenstern bestätigt, die er in der mündlichen Verhandlung näher erläutert hat. Danach werden die Zumutbarkeitsschwellen auch für kurzzeitige Geräuschspitzen im Inneren der Gebäude nicht überschritten. Auch für diejenigen Wohngebäude, für die der Planfeststellungsbeschluss nicht ausdrücklich Schallschutzfenster der Klasse III vorsieht, ist eine Überschreitung dieser Schwelle nicht zu erwarten. Der höchste nächtliche Maximalpegel, der für die von der Anordnung 3.12 betroffenen Kläger prognostiziert worden ist, liegt bei 58,3 dB(A); ihm entspricht ein prognostizierter Beurteilungspegel von 50,2 dB(A) nachts. Schallschutzmaßnahmen, die den Beurteilungspegel im Inneren dieses Gebäudes auf 30 dB(A) senken, bewirken deshalb zugleich auch eine so deutliche Absenkung des Maximalpegels am Ohr des Schlafers, dass selbst unter Berücksichtigung der Ereignisse, bei denen der prognostizierte Maximalpegel tatsächlich übertroffen wird, nicht damit zu rechnen ist, dass der Orientierungswert von 35 dB(A) nachts am Ohr des Schlafers um mehr als 20 dB(A) überschritten wird. Selbst wenn dies im übrigen gelegentlich geschähe, bliebe zu berücksichtigen, dass gelegentliche Spitzenpegel, die in geringfügigem Maß um mehr als 20 dB(A) über dem maßgebenden Beurteilungspegel liegen, nach dem Senatsurteil vom 13.12.2001 hier wegen der Besonderheiten des Einzelfalls nicht von vornherein unzumutbar sind.

Nach alledem besteht kein vernünftiger Zweifel daran, dass die Maßnahmen des passiven Schallschutzes, für die der Beigeladenen Aufwendungsersatz auferlegt worden ist, geeignet sind, die ungestörte Nachtruhe der Kläger sicherzustellen. Auch die Kläger haben in der mündlichen Verhandlung die Leistungsfähigkeit der Schallschutzmaßnahmen für das angestrebte Ziel nicht mehr in Frage gestellt. Sie wenden nur noch ein, die Maßnahmen des passiven Schallschutzes führten dazu, dass sie „wie hinter Panzerglas“ leben müssten. Einer derartigen Befürchtung ist aber entgegenzuhalten, dass die Schallschutzfenster, für die ihnen Aufwendungsersatz zugesprochen worden ist, eine ordnungsgemäße Belüftung sicherstellen müssen. Mit einer Belüftungseinrichtung versehene Schallschutzfenster stellen anerkannte Mittel dar, um in den Nachtstunden angemessene Schlafverhältnisse zu gewährleisten (vgl. § 2 Abs. 1 Satz 2 der 24.BImSchV).

3.2.4

Unter Berücksichtigung der Aufwendungen für Schallschutzmaßnahmen in dem bezeichneten Umfang sind die unvermeidlichen Lärmeinwirkungen des Terminals den Klägern daher angesichts der unabwiesbaren betrieblichen Erfordernisse eines standortgebundenen Containerterminals zuzumuten. Die Lärmeinwirkungen, die von dem Terminal ausgehen, stehen seinem Betrieb deshalb nicht nach § 22 Abs. 1 BImSchG entgegen. Die Beklagte durfte bei ihrer planerischen Abwägung von der immissionsschutzrechtlichen Zulässigkeit des Vorhabens ausgehen.

3.3

Auch die Lichteinwirkungen des Terminals auf die Grundstücke der Kläger sind im Planfeststellungsbeschluss fehlerfrei berücksichtigt worden. Die Lichteinwirkungen können weder als schädliche Umwelteinwirkungen angesehen werden, die dem Betrieb der Anlage nach § 22 Abs. 1 BImSchG entgegenstehen könnten, noch lässt sich feststellen, dass sie unrichtig oder nicht mit dem ihnen zukommenden Gewicht in die Abwägung eingestellt worden sind.

Der Planfeststellungsbeschluss hat unter Nr. 3.15 bestimmte Anordnungen über die Entfernung der Leuchtmasten zur Grenze des Betriebsgeländes sowie über die Ausrichtung und Abschirmung der Leuchten getroffen. Für den Fall entsprechender Auflagen hat das von der Beigeladenen vorgelegte Gutachten zwischen 0 und 0,01 Lux (lx) im Abstand von 250 m vom Betriebsgelände und eine Leuchtdichte von 84 Candela (cd) /m² prognostiziert.

Das Gutachten ist entsprechend der Richtlinie des Länderausschusses für Immissionsschutz „Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen“, Stand 2000, (LAI 2000) erstattet worden. Diese Richtlinie ist zwar nicht rechtlich verbindlich. Aufgrund des Erfahrungswissens und des Sachverständigen, die in sie eingeflossen sind, bietet sie aber taugliche Kriterien für die Lästigkeit von Lichtimmissionen (vgl. OVG Nordrhein-Westfalen, Urt. v. 11.07.1997 - 21 A 1845/96 - abrufbar in der Rechtsprechungsdatenbank NRWE unter www.ovg.nrw.de). Solange nicht konkrete Einwände gegen die verwandten Messmethoden und die in ihr enthaltenen Richtwerte ersichtlich sind, ist sie daher der rechtlichen Beurteilung des Vorhabens zugrunde zu legen.

Nach dem Gutachten kann nicht angenommen werden, dass Beleuchtungsstärke und Blendwirkung hier eine relevante Größenordnung erreichen könnten. Die LAI-Richtlinie sieht als Immissionsrichtwerte eine mittlere Beleuchtungsstärke nachts von 5 lx für Kern-, Gewerbe- und Industriegebiete sowie für 1 lx für alle übrigen Gebiete der BauNVO sowie Kurgebiete, Krankenhäuser und Pflegeanstalten vor. Wie der Gutachter der Beigeladenen in der mündlichen Verhandlung näher dargestellt hat, bleibt die mittlere Beleuchtungsstärke in Weddewarden auch dann weit unter dem Richtwert von 1 lx, wenn die Reflexion der Beleuchtung durch abgestellte Container oder eine niedrige Wolkendecke berücksichtigt wird, die sich mit maximal 0,2 lx auswirken kann. Die prognostizierte Blendwirkung schließlich spielt angesichts einer maximal tolerierbaren Leuchtdichte von 48 990 cd/m² keine Rolle.

3.4

Die negativen Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild im Wohnumfeld der Kläger sind entgegen deren Auffassung fehlerfrei ermittelt und in die Planung eingestellt worden.

Die Beigeladene hat mit der Planunterlage 10.9 Computersimulationen über den jetzigen und künftigen Blick vom Weddewardener Deich auf das Hafengelände vorgelegt. Im Planfeststellungsbeschluss hat die Beklagte die zu erwartenden Veränderungen des Landschaftsbildes unabhängig davon im Einzelnen beschrieben: Für den unmittelbaren Bereich der Ortslage Weddewarden/Imsum komme es „größtenteils“ infolge einer Sichtverschattung durch den Deich erst ab einer Entfernung von mehr als 50 m zu einer Wahrnehmbarkeit der Terminalstrukturen. Aufgrund des geschlossenen Siedlungsbereiches bestünden nur noch wenige Blickbeziehungen auf die zu errichtenden Anlagen; etwas Anderes gelte „im Wesentlichen“ nur für Sichtbeziehungen aus höheren Gebäuden (PFB S. 187). Wegen der stark reduzierten Blickbeziehungen zum Erweiterungsbereich seien die Auswirkungen für den Bereich der Ortslage als nicht erheblich zu bewerten (S. 291).

Dass die Kläger diese Darstellung als „beschönigend“ und die Beeinträchtigung subjektiv stärker empfinden als sie im Planfeststellungsbeschluss ihrer Ansicht nach dargestellt ist, begründet noch keinen Anwägungsfehler. Auch unter Berücksichtigung der von den Klägern vorgelegten Fotos über die jetzigen Sichtverhältnisse lässt sich nicht feststellen, dass die Beklagte die Bedeutung des Interesses der Kläger an der Beibehaltung des jetzigen Ortsbildes in der Abwägung verkannt hätte.

Soweit die Kläger nicht auf den Blick von ihren Grundstücken, sondern auf den Blick vom Deich abstellen, machen sie keine eigenen Belange geltend, die sich aus ihrer Rechtsstellung als Eigentümer bzw. Mieter von Wohnhäusern in Weddewarden oder Imsum herleiten ließen.

Die Beeinträchtigung der Erholungsfunktion bei Spaziergängen auf dem Deich, die aus der Veränderung der Topografie herrührt, ist im übrigen auch als Belang der Allgemeinheit gesehen und gewürdigt worden (PFB S. 186f.; 289ff.). Anhaltspunkte dafür, dass dies in rechtlich fehlerhafter Weise geschehen sein könnte, sind nicht ersichtlich.

3.5

Schließlich ist auch die Würdigung der Belange der Kläger, die durch die Bauarbeiten zur Herstellung des Terminals berührt werden, rechtlich nicht zu beanstanden.

3.5.1

Der Baulärm, der durch die Zulassung der Bauarbeiten verursacht wird, ist mit den Vorgaben des Bundesimmissionsschutzgesetzes vereinbar und fehlerfrei bei der Abwägung berücksichtigt worden ist.

3.5.1.1

Zur Ermittlung der Lärmeinwirkungen während der Bauzeit hat die Beigeladene eine Bau-schallprognose vorgelegt. Darin ist die Bauzeit in insgesamt 17 Bauphasen aufgeteilt worden. Aufgrund der Emissionen der in den einzelnen Phasen eingesetzten Geräte berechnet das Gutachten die zu erwartenden Beurteilungspegel an den bereits genannten Immissionsaufpunkten. Diese Prognose ist dann aufgrund veränderter Annahmen über den Anteil des vibrationsfähigen Baugrundes und weiterer Lärminderungspotentiale bei den einzusetzenden Gerätschaften ergänzt worden. Auf der Grundlage des Ergänzungsgutachtens erwartet der Planfeststellungsbeschluss (S. 153) für die Zeit von 7.00 bis 20.00 Uhr an einem Teil der Immissionsaufpunkte Beurteilungspegel von mehr als 55 dB(A) in einzelnen Bauphasen, und zwar bis zu 59 dB(A) in der Bauphase 5, bis zu 58 dB(A) in den Bauphasen 3, 6 und 8 und bis zu 56 dB(A) in der Bauphase 12. Durch höhere Rammleistungen könnten die Werte an einzelnen Tagen um etwa 3 dB(A) überschritten werden. Anderserseits könnten die Beurteilungspegel bei der wasserseitigen Rammung in nicht vibrationsfähigen Boden in den Bauphasen 3 und 5 infolge der angeordneten Auflage zur Einkapslung des Rammbärs um mindestens 6 dB(A) gesenkt werden. Im Ergebnis sei festzustellen, dass der Bau nicht regelmäßig, sondern nur ausnahmsweise tagsüber zu erheblichen Belästigungen führe; dies sei hinzunehmen, weil keine zusätzlichen Maßnahmen zur Verfügung stünden, die nach dem Stand der Technik möglich seien, um die Einwirkungen weiter zu reduzieren. Ein Dauerschallpegel von 65 dB(A) werde zu keinem Zeitpunkt erreicht, und die maßgeblichen Richtwerte würden nur ausnahmsweise überschritten.

3.5.1.2

Nach dieser Prognose, gegen die auch die Kläger keine durchgreifenden Bedenken erheben, ist mit Beurteilungspegeln von bis zu 58 dB(A), bei höheren Rammleistungen bis zu 61 dB(A) zu rechnen. Diese sind den Klägern zuzumuten.

Das ergibt sich aus der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm - Geräuschimmissionen - (AVV Baulärm) vom 19.8.1970 (Beilage zum BAnz Nr. 160 vom 1.9.1970), die gemäß § 66 Abs. 2 BImSchG maßgebend ist (vgl. VGH Baden-Württemberg NVwZ-RR 1990,227 <228>; OVG Hamburg, Teilbeschl. v. 19.02.2001 <juris, insoweit in NordÖR 2001,135 nicht abgedruckt>). Zwar kann diese Verwaltungsvorschrift nicht mehr angewandt werden, soweit sie durch gesicherte neue Erkenntnisse z.B. zur Geräuschermittlung überholt ist (vgl. auch Hansmann, a.a.O., Rn 19 zu Nr. 1 TA Lärm). Dies gilt jedoch nicht für die in der AVV Baulärm vorgesehenen Immissionsrichtwerte. Für Gebiete, in denen vorwiegend Wohnungen untergebracht sind, setzt Nr. 3.1.1. d) AVV Baulärm Richtwerte von 55 dB(A) tagsüber und 40 dB(A) nachts fest. Diese Werte stimmen mit den in Nr. 6.1 d) TA Lärm festgesetzten Richtwerten für allgemeine Wohngebiete überein. Ein Unterschied besteht insoweit, als nach Nr. 3.1.2. AVwV Baulärm die Zeit von 20 Uhr bis 7 Uhr als Nachtzeit gilt,

während nach Nr. 6.4. TA Lärm nur die Zeit von 22.00 bis 6.00 Uhr als Nachtzeit gewertet wird.

Nach 4.1 Satz 1 AVV Baulärm sollen Maßnahmen zur Minderung der Geräusche angeordnet werden, wenn der Beurteilungspegel des von Baumaschinen hervorgerufenen Geräusches den Immissionsrichtwert um mehr als 5 dB(A) überschreitet. Der VGH Baden-Württemberg (aaO) hat daraus abgeleitet, dass unterhalb dieser Schwelle Maßnahmen nicht geboten seien und die Grenze der Zumutbarkeit regelmäßig erst erreicht sei, wenn der Beurteilungspegel um mehr als 5 dB(A) über dem Richtwert liege; soweit bereits eine höhere Vorbelastung bestehe, bestimme diese die Grenze der Zumutbarkeit. Auch das OVG Hamburg (aaO) hat eine Überschreitung des Richtwerts um 4 dB(A) als innerhalb der Vorgaben der AVV Baulärm liegend angesehen.

Nach Nr. 5.2.1 AVV Baulärm soll die Stilllegung von Baumaschinen angeordnet werden, wenn weniger einschneidende Maßnahmen nicht ausreichen, um eine Überschreitung der Immissionsrichtwerte zu verhindern und die Stilllegung im Einzelfall zum Schutz der Allgemeinheit, jedoch unter Berücksichtigung des Bauvorhabens, dringend erforderlich ist. Von der Stilllegung kann nach Nr. 5.2.2. AVV Baulärm trotz Überschreitung der Immissionsrichtwerte u.a. dann abgesehen werden, wenn die Bauarbeiten im öffentlichen Interesse dringend erforderlich sind und die Bauarbeiten ohne die Überschreitung der Immissionsrichtwerte nicht oder nicht rechtzeitig durchgeführt werden können. Ob diesen Vorschriften noch rechtliche Bedeutung zukommt oder für nicht genehmigungsbedürftige Anlagen insoweit nunmehr ausschließlich § 22 BImSchG maßgebend ist, kann hier offen bleiben.

3.5.1.3

In jedem Fall ist es rechtlich nicht zu beanstanden, wenn die nur allenfalls vorübergehend bei höheren Rammleistungen zu erwartende Überschreitung des Richtwerts von 60 dB(A) um 1 dB(A) an maximal zwei Immissionsaufpunkten aus den im Planfeststellungsbeschluss angestellten Erwägungen (S. 228ff.) hier als noch hinnehmbar angesehen wird. Zu Recht stellt der Planfeststellungsbeschluss darauf ab, dass die Maßnahmen des aktiven Schallschutzes ausgeschöpft seien und eine Verminderung der Lärmpegel im Hausinneren dadurch erreicht werden könne, dass die zum Schutz gegen den Betriebslärm vorgesehenen Schallschutzfenster rechtzeitig eingebaut würden; im weniger schutzwürdigen Außenbereich sei der durch höhere Rammleistung verursachte Beurteilungspegel hinzunehmen, weil er allenfalls ausnahmsweise auftrete.

Die Kläger treten dieser Zumutbarkeitsbeurteilung der Beklagten nicht grundsätzlich, sondern nur insoweit entgegen, als sie eine weitere zeitliche Beschränkung für die Rammarbeiten (auf die Zeit von 8.00 bis 17.00 Uhr statt auf die Zeit von 7.00 bis 17.30 Uhr) begehren. Rechtlich geboten ist eine solche Beschränkung nicht. Die Erwägung des Planfeststellungsbeschlusses, eine weitergehende Beschränkung der Rammzeiten verlängere die Bauzeit, verzögere die dringliche Inbetriebnahme des Terminals und führe zu höheren Kosten, ist angesichts der hier in Frage stehenden möglichen geringfügigen Überschreitung des Richtwerts nicht zu beanstanden. Hinzu kommt, dass eine solche weitergehende zeitliche Beschränkung die Lärmbelastung nicht vermindert, sondern nur verschiebt. Im Übrigen haben auch die Kläger im Erörterungstermin nur eine Beschränkung der Rammarbeiten auf die Zeit von 8.00 bis 18.00 Uhr gefordert (Niederschrift Bl. 30f.).

3.5.1.4

Unabhängig davon sprechen auch die Erfahrungen, die in der bereits angelaufenen Bauphase 3 gewonnen worden sind, dafür, dass die Lärmeinwirkungen deutlich niedriger sind, als im Planfeststellungsbeschluss angenommen. Nach den Ausführungen des Lärmsachverständigen in der mündlichen Verhandlung hat der Einsatz eines neuen Rammgeräts mit Faltenbalg dazu geführt, dass die Spitzenpegel um etwa 5,5 dB(A) unter den prognostizierten Pegeln

liegen und die Beurteilungspegel 51 bis 54 dB(A) statt der prognostizierten 57 bis 58 dB(A) betragen. Beim Einsatz dieses Geräts anstatt der ursprünglich vorgesehenen Rammen würden sich die Beurteilungspegel auch in den noch bevorstehenden Bauphasen absenken lassen, so dass die im Planfeststellungsbeschluss als möglich angesehene vorübergehende Überschreitung des Richtwerts von 60 dB(A) aller Voraussicht nach nicht eintreten wird.

3.5.2

Zu Recht hat der Planfeststellungsbeschluss (S. 394f.) angenommen, dass Gebäudeschäden infolge von Erschütterungen, die durch die Bauarbeiten ausgelöst werden, ausgeschlossen werden können und eine Beweissicherung vor Beginn der Bauarbeiten deshalb nicht angezeigt ist.

Nach dem Gutachten über die zu erwartenden Schwingungen beim Einbringen von Spundbohlen sind Setzungen bei Gebäuden erst bei einer Schwinggeschwindigkeitsamplitude von mindestens 1,0 mm/s möglich, hier aber nur Schwinggeschwindigkeitsamplituden von höchstens 0,18 mm/s zu erwarten. Der von der Beigeladene beauftragte Sachverständige hat sein Gutachten in der mündlichen Verhandlungen erläutert. Nach seinen Ausführungen hat sich bei Messungen der Erschütterungen aufgrund der bisher durchgeführten Rammarbeiten herausgestellt, dass die Schwinggeschwindigkeitsamplituden tatsächlich noch hinter den Erwartungen zurückbleiben. Anstelle der prognostizierten 0,09 mm/s seien nur 0,07 mm/s gemessen worden.

Gesichtspunkte, die die Ausführungen des Sachverständigen in Frage stellen könnten, sind weder von den Klägern vorgetragen noch sonst ersichtlich.

4.

In einer abschließenden „Gesamtabwägung“ (S. 504ff.) hat die Beklagte noch einmal die nachteiligen Auswirkungen des Vorhabens, die auch nach den getroffenen Anordnungen zum Schutz der betroffenen Belangen verbleiben, mit den Vorteilen abgewogen, die durch das Vorhaben erstrebt werden. Dabei hat sie die Belange, die in die Abwägung einzustellen sind, zutreffend erfasst. Sie hat weder die Bedeutung der in die Abwägung eingestellten Belange verkannt noch den Ausgleich zwischen ihnen in einer Weise vorgenommen, die zur objektiven Gewichtung einzelner Belange außer Verhältnis steht. Insbesondere ist rechtlich nicht zu beanstanden, dass die Beklagte die verkehrs- und regionalwirtschaftliche Bedeutung des Vorhabens höher bewertet hat als das Interesse der Kläger an der Vermeidung zusätzlicher Umweltbelastungen, denen sie auch nach den zu ihrem Schutz getroffenen Anordnungen ausgesetzt sind.

Der Planfeststellungsbeschluss hält einer rechtlichen Überprüfung stand. Das Begehren der Kläger, den Beschluss aufzuheben oder - hilfsweise - seine Rechtswidrigkeit festzustellen, hat deshalb keinen Erfolg.

D.

Das gilt auch für die übrigen Hilfsanträge.

I. Hilfsantrag a):

Die nächtliche Betriebsruhe ist immissionsschutzrechtlich unter dem Gesichtspunkt der Zumutbarkeit nicht erforderlich, weil die Nachtruhe der Kläger dadurch sichergestellt wird, dass Aufwendungen für Maßnahmen des passiven Schallschutzes ersetzt werden (vgl. oben C.3.2.3.2.a.). Ihre Anordnung kommt daher auch nicht zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen im Sinne von § 19 Abs. 1 WaStrG i.V.m. § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG in Betracht.

II. Hilfsantrag b):

Eine entsprechende Verpflichtung scheidet aus, weil die durch die Rammarbeiten hervorgerufenen Lärmeinwirkungen werktags - wie ausgeführt - auch in der Zeit von 7.00 bis 8.00 Uhr und von 17.00 bis 18.30 Uhr zumutbar sind.

III. Hilfsantrag c):

Ein Anlass für eine Beweissicherung an den Gebäuden der Kläger vor Beginn der Rammarbeiten besteht nicht, weil Gebäudeschäden durch Erschütterungen infolge der Rammarbeiten - wie dargestellt - hinreichend verlässlich ausgeschlossen werden können.

IV. Hilfsantrag d):

Die Kläger haben keinen Anspruch auf Geldentschädigung.

Die Zuerkennung einer solchen Entschädigung setzt eine gesetzliche Regelung voraus. Dafür kommt hier nur § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG in Betracht.

1.

Entgegen der Auffassung der Beigeladenen ist über einen solchen Anspruch im Planfeststellungsbeschluss und dem sich daran anschließenden Verwaltungsstreitverfahren zu entscheiden.

Zwar sieht § 19 Abs. 1 Nr. 2 WaStrG vor, dass die Regelung der Entschädigung einem besonderen Entschädigungsverfahren vorbehalten bleibt. Dieses Verfahren ist in §§ 36 bis 39 WaStrG geregelt; wegen der Festsetzung der Entschädigung ist danach der Rechtsweg zu den ordentlichen Gerichten gegeben. Der Verweis auf ein besonderes Verfahren, das von Amts wegen zu eröffnen ist, ändert aber nichts daran, dass im Planfeststellungsbeschluss nicht nur darüber zu entscheiden ist, ob von Schutzvorkehrungen nach § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG abgesehen wird, sondern auch darüber, ob ein Entschädigungsanspruch dem Grunde nach besteht (Friesecke, a.a.O., Rn 6 zu § 19). Dies ergibt sich zwar nicht schon aus dem Wortlaut der gesetzlichen Vorschriften, aber aus ihrer verfassungskonformen Auslegung. Nach der Rechtsprechung des Bundesverfassungsgerichts muss die Verwaltung bei der Aktualisierung einer Eigentumsbeschränkung nämlich immer zugleich über den gegebenenfalls erforderlichen Ausgleich zumindest dem Grunde nach entscheiden (BVerfGE 100,226 <246>).

2.

Die materiellen Voraussetzungen für einen solchen Anspruch liegen hier aber nicht vor.

Nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG besteht ein Anspruch auf angemessene Entschädigung in Geld nur, wenn Vorkehrungen, die, oder Anlagen, deren Errichtung und Unterhaltung zum Wohl der Allgemeinheit oder zur Vermeidung nachteiliger Wirkungen auf Rechte anderer erforderlich und deshalb dem Träger des Vorhabens aufzuerlegen sind, untunlich oder mit dem Vorhaben unvereinbar sind.

2.1

Allein die Pflicht der Kläger, die Auswirkungen des Container-Terminals zu dulden, reicht also für einen Entschädigungsanspruch nicht aus. Auch die Wertminderung ihrer Grundstücke infolge des Planfeststellungsbeschlusses begründet für sich allein noch keinen Anspruch auf Geldentschädigung nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG (Bonk/Neumann, in: Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, 6. Aufl. 2001, Rn 100 zu § 74).

2.2

Der Begriff der „Vorkehrungen“ im Sinne des § 74 Abs. 2 VwVfG ist weit zu verstehen. Er umfasst nicht nur technische Schutzmaßnahmen, sondern auch betriebsregelnde Maßnahmen und Nutzungsbeschränkungen (BVerwGE 69,256 <276f.>; 87,332 <343>; 107,313 <323>; Bonk/Neumann, a.a.O., Rn 88 zu § 74; Jarass, DöV 2004,633). Auch eine Regelung, die den Betrieb des Terminals zur Nachtzeit aus Lärmschutzgründen verbietet oder einschränkt, kann also eine „Vorkehrung“ sein, für die eine Ausgleichsentschädigung gezahlt werden kann, wenn auf sie verzichtet wird, obwohl sie geboten ist.

2.3

Die Ausgleichspflicht ist aber stets auf die Einhaltung der fachplanerischen Zumutbarkeitsschwelle bezogen (BVerwGE 87,332 <384>; 107,313 <332>). Sie gilt nur dann, wenn auf Schutzvorkehrungen, die an sich zur Einhaltung dieser Schwelle erforderlich sind, aufgrund besonderer Umstände im Einzelfall verzichtet werden muss. Wird von derartigen Maßnahmen abgesehen, auf die der Betroffene grundsätzlich einen Anspruch hat, verleiht ihm § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG einen - ersatzweisen - Ausgleichsanspruch (vgl. Jarass, DöV 2004,633 <638>).

Hier besteht aber, wie dargelegt, über die angeordneten Maßnahmen hinaus kein Anspruch auf weitere Vorkehrungen, weil die Zumutbarkeitsschwelle für die Immissionen nicht überschritten wird.

Das gilt insbesondere auch für die Betriebsbeschränkung zur Nachtzeit. Der Betrieb des Terminals zur Nachtzeit ist zumutbar. Dies ergibt sich hier bereits aus der nachbarlichen Rücksichtnahme im Rahmen des nach § 22 Abs. 1 BImSchG erforderlichen Interessenausgleichs (vgl. oben C.3.2.3.2.a.). Da durch die Maßnahmen des passiven Schallschutzes, für die der Beigeladenen Aufwendungsersatz auferlegt worden ist, nachteilige Wirkungen im Sinne des § 74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG vermieden werden, kommt eine daneben zusätzlich angeordnete Betriebsbeschränkung für die Nachtzeit nach dieser Vorschrift nicht mehr in Betracht. Von einer entsprechenden Anordnung wird also nicht (erst) deshalb abgesehen, weil sie „untunlich oder mit dem Vorhaben nicht vereinbar“, sondern (schon) weil sie nicht mehr erforderlich im Sinne des § 74 Abs.2 Satz 2 VwVfG ist (vgl. oben D.I.). Dementsprechend besteht auch kein Anspruch auf einen Geldausgleich dafür, dass der Betrieb des Terminals auch zur Nachtzeit erfolgt.

Auch für die Beeinträchtigungen der Außenwohnbereiche am Tage besteht kein Anspruch auf Geldentschädigung. Zwar ist ein solcher Geldausgleich für Beeinträchtigungen im Freien nach § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG nicht von vornherein ausgeschlossen (BVerwG NVwZ 1989,255 <256>); auch dafür ist aber Voraussetzung, dass die Beeinträchtigung unzumutbar ist. Das ist hier nicht der Fall, da die Lärmeinwirkungen die Orientierungswerte - Beurteilungspegel von 60 dB(A) und einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen bis 90 dB(A) - nicht überschreiten.

V. Hilfsantrag e):

Die Kläger haben keinen Anspruch darauf, dass die Lärmmessstation auch tagsüber in der von ihnen geforderten Art und Weise betrieben wird.

Die Station, die 1990 aufgrund eines Vergleichs eingerichtet worden ist, soll verlässliche Daten über die Lärmbelastung der Einwohner Weddewardens in den Nachtstunden liefern. Sie trägt damit dem besonderen Schutzbedürfnis der Anwohner Rechnung, das wegen des 24-Stunden-Betriebs des Terminals besteht. Die Lärmmessstation hat sich in dieser Hinsicht als ein nützliches Instrument der Immissionsüberwachung erwiesen. Neben der Überprüfung des Beurteilungspegels gilt das vor allem für die Aufzeichnung der Spitzenpegel, die prognostisch nicht hinreichend zu erfassen sind. Außerhalb der Nachtstunden besteht ein entsprechendes Bedürfnis nicht. Das gilt insbesondere für die Aufzeichnung von Geräuschspitzen und deren Übermittlung an die Terminalbetreiber zum Zwecke kurzfristiger Abhilfemaßnahmen. Der Ori-

entierungswert für einzelne kurzzeitige Geräuschspitzen liegt tagsüber bei $60 + 30 = 90$ dB(A). Erhebungen über die tagsüber zu erwartenden Spitzenpegel fehlen zwar; Anhaltspunkte dafür, dass die Spitzenpegel so wesentlich über den nachts zu erwartenden Spitzenpegeln - maximal 79,7 dB(A) - liegen könnten, dass sie die Nähe von 90 dB(A) erreichen könnten, sind aber nicht zu erkennen. Es besteht deshalb kein Anlass für die Annahme der Kläger, sie könnten auch tagsüber einen Anspruch auf Überwachungs- und Interventionsmaßnahmen haben, wie sie für die Nachtzeit erfolgen.

Die Kostenentscheidung folgt aus §§ 154 Abs. 1, 162 Abs. 3 VwGO. Nach der ständigen Rechtsprechung des Senats 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 seinen Urteilen vom 11. 06. 1996 zu CT III und vom 13.12.2001 zu CT IIIa 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, Am Wall 201, 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.: Stauch

gez.: Göbel

gez.: Alexy