

LUTZ | ABEL Rechtsanwalts GmbH Postfach 100861 80082 München

Regierung von Oberfranken
Ludwigstraße 20
95444 Bayreuth

**vorab per Telefax: 0921 / 604-1258
0921 / 604-4670**

Dr. Thomas Schönfeld
Rechtsanwalt, Partner
schoenfeld@lutzabel.com
Sekretariat: Fr. Keller
Telefon +49 89 544147-7736

LUTZ | ABEL
Rechtsanwalts GmbH
Briener Straße 29
80333 München

Telefon +49 89 544147-0
Fax +49 89 544147-99
www.lutzabel.com

München, 06.11.2017
Unser Zeichen: 1252/2017 TSC/tge

**Vollzug des Allgemeinen Eisenbahngesetzes (AEG);
Planfeststellung für das Vorhaben „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE 8.1.1) ABS
Nürnberg – Ebensfeld, Planfeststellungsabschnitt Altendorf – Hirschaid – Strullendorf
(PFA 21);
Anhörungsverfahren und Beteiligung der Öffentlichkeit**

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir zeigen an, dass in vorbezeichneter Angelegenheit die Gemeinde Strullendorf, gesetzlich vertreten durch den 1. Bürgermeister Wolfgang Desel, Forchheimer Straße 32, 96129 Strullendorf, von unserer Kanzlei anwaltlich vertreten wird; ein entsprechender Vertretungsnachweis ist in anwaltlich beglaubigter Kopie beigelegt.

Namens und im Auftrag unserer Mandantin geben wir nachfolgende Stellungnahme als Trägerin öffentlicher Belange ab und erheben nachfolgende

Einwendungen

für unsere Mandantin als Trägerin eigener Rechte:

1. Einwendungen zum Schallschutz

- 1.1. In ausgelegenen Unterlagen ist zu entnehmen, dass die Bahn der Beurteilung des Schalls durch Schienenverkehr die bis zum 31.12.2014 maßgebliche Rechtslage, damit insbesondere die Schall 03 **alt** mit dem dort noch enthaltenen sogenannten „Schienenbonus“ zugrunde legen möchte. Hierzu wird auf § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV verwiesen, wonach die alte Rechtslage fortgilt für Vorhaben, für die bis zum 31.12.2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist. Diese Voraussetzungen sieht die Bahn offensichtlich als gegeben, weil für den vorliegenden TFA 21 die Einleitung des Planfeststellungsverfahrens bereits am 17.06.1996 beantragt wurde und in der Zeit vom 27.01.1997 bis zum 27.02.1997 eine (erste) öffentliche Auslegung stattgefunden hatte.

Die Rechtsauffassung der Bahn, wonach zum Schallschutz weiterhin die Rechtslage bis zum 31.12.2014 Anwendung findet, halten wir für rechtsfehlerhaft. Die Überleitungsvorschrift in § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV geht zurück auf § 43 Abs. 1 S. 2 BImSchG, mit welchem der sogenannte „Schienenbonus“ ab dem 01.01.2015 gesetzlich abgeschafft wurde. Dort ist diese Abschaffung daran geknüpft, dass zum 01.01.2015 für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde. Sinn und Zweck dieser Überleitungsregelung ist es, zu vermeiden, dass Vorhabenpläne für eisenbahnrechtliche Planfeststellungsverfahren **nur** aufgrund dieser Gesetzesänderung umgestellt werden müssen. Vorliegend wurde aber das Planfeststellungsverfahren nach Durchführung der Auslegung 1997 nicht weitergeführt, wie im Erläuterungsbericht in Teil 0 unter Nr. 1 ausgeführt ist. Erst im Jahre 2011 wurde die Streckenausbauplanung in PFA 21 wieder aufgenommen. Das Verfahren wird nun aufgrund vollständig neu erstellter Planunterlagen geführt, was schon deshalb zwingend erforderlich ist, weil die alten Unterlagen aufgrund Zeitablaufs letztlich überholt sind. Im Erläuterungsbericht denn auch in Teil 0 Nr. 3 im Einzelnen geschildert, welche wesentlichen Planänderungen sich ergeben haben. Diese Planänderungen betreffen auch unmittelbar die Thematik Schallschutz, wie sich beispielsweise aus dem geänderten Betriebsprogramm unmittelbar ergibt. Sind also die ursprünglich ausgelegenen Planunterlagen schon von Haus aus gar nicht geeignet, das Planfeststellungsverfahren zum heutigen Zeitpunkt noch zu dem von der Bahn gewünschten Abschluss zu bringen, gibt es keinen Grund, auf die nunmehr verfolgte Planung nicht die zum heutigen Zeitpunkt maßgebliche Rechtslage zur Anwendung zu bringen. Damit gilt auch die aktuelle 16. BImSchV mit der Schall 03 **neu**, die keinen sogenannten „Schienenbonus“ mehr kennt.

Demzufolge ist der gesamte Schallschutz durch Schienenverkehr grundsätzlich neu zu überarbeiten.

Neu zu überarbeiten ist damit auch die Variantenuntersuchung (Nr. 7 der Anlage 13.1 schall- und erschütterungstechnische Untersuchung – Erläuterungsbericht Schallschutz). In diesem Zusammenhang fordern wir auch, dass in die Variantenuntersuchung der Schutz der Außenwohnbereiche und den auftretenden Minderungen der Verkehrswerte der Grundstücke miteinbezogen werden. Im Erläuterungsbericht Schallschutz wird die maßgebliche Rechtsprechung des BVerwG zwar im Wesentlichen zutreffend wiedergegeben (vgl. Seite 28) und für die erforderliche Abwägung auch ausgeführt, dass bei den privaten Belangen der Schutz der Außenwohnbereiche und auftretende Minderungen des Verkehrswerts der Grundstücke zu berücksichtigen sind. Allerdings ist nicht erkennbar, dass diesen Kriterien bei der Variantenuntersuchung dann tatsächlich Beachtung geschenkt wurde. So ist beispielsweise nicht erkennbar, dass Grundstückswertminderungen in die Wirtschaftlichkeitsberechnung eingeflossen sind.

- 1.2. Bei der Untersuchung der fahrzeugbedingten Emissionen wurden Ansätze gewählt, die zum Teil nicht plausibel erscheinen.

Grundsätzlich halten wir es für problematisch, dass die betriebsbedingten Emissionen aufgrund des Prognosejahres 2025 ermittelt wurden. Dieser Prognosezeitraum erscheint zu kurz bemessen. Dieser Zeitraum deckt insbesondere nicht den auf mittlere Sicht anfallenden Verkehr auf der Bahnstrecke ab. Der zugrunde gelegte Prognosezeitraum ist deutlich kürzer als 10 Jahre, was von der in der Praxis feststellbaren Betrachtung – deutlich – abweicht, Prognosezeiträume von rund 15 Jahren zugrunde zu legen. Das vorliegend angesetzte Prognosejahr 2025 dürfte im Wesentlichen mit dem Zeitpunkt der Inbetriebnahme der Bahnstrecke zusammenfallen bzw. nur geringfügig auseinanderfallen. Insoweit ist auf die Rechtsprechung des BVerwG hinzuweisen, dass die Prognose nicht auf einen Zustand begrenzt werden darf, der aller Voraussicht nach bereits vor der Inbetriebnahme endet (vgl. Beschluss vom 25.05.2005, 9 B 41.04).

Was den Güterverkehr angeht, so wird ausweislich des Erläuterungsberichts Schallschutz von Zuglängen bis 500 m ausgegangen. Andernorts wurden aber auch von der Bahn selbst bereits Zuglängen von 700 m und etwas darüber angegeben. Auch dürfte der Anteil des Güterverkehrs mit Geschwindigkeiten von 120 km/h oder gar 160 km/h in Zukunft höher sein. Auch hierdurch ergeben sich tatsächlich höhere Lärmbelastungen für die Umgebung.

- 1.3. Als aktive Schallschutzmaßnahme wird in den Planunterlagen angesetzt ein Gleispflegebonus für das „besonders überwachte Gleis“. Es soll nicht in Abrede gestellt werden, dass hierin tatsächlich eine aktive Schallschutzmaßnahme gesehen wer-

den kann. Allerdings halten wir es für erforderlich, dass hierzu im Planfeststellungsverfahren im Einzelnen festgelegt werden muss, in welchem Turnus eine Überprüfung zu erfolgen hat und wann entsprechende Gleispflegemaßnahmen auszuführen sind. Hierüber muss die Bahn unaufgefordert informieren und es muss feststehen, dass entsprechende Rechtsansprüche auf Durchführung dieser Maßnahmen seitens der Betroffenen bestehen.

- 1.4. Insbesondere wird für die Gemeinde Strullendorf eingewandt, dass die nach den ausgelegenen Plänen vorgesehenen Maßnahmen zum aktiven Schallschutz ungenügend sind, weil die – ohnehin hinsichtlich der Höhenmaße noch abschließend zu bestimmenden – Schallschutzwände im Süden von Strullendorf nur bis km 53,669 bzw. 53,649 reichen. Damit unterlässt die vorliegende Planung den gebotenen Schallschutz für das von der Gemeinde Strullendorf geplante Baugebiet nördlich der geplanten und in den Planunterlagen auch dargestellten Südanbindung.

Die Gemeinde Strullendorf plant seit Längerem die Aufstellung des Bebauungsplans „Straßäcker“ und „Gewerbegebiet Schleifweg“. Ein entsprechender Aufstellungsbeschluss für diesen Bebauungsplan wurde gefasst in der Gemeinderatssitzung vom 24.06.2014. Die Bekanntmachung des Aufstellungsbeschlusses ist erfolgt (Gemeindeblatt vom 14.11.2014). Auch die erste Beteiligungsstufe wurde durchgeführt gem. Beschluss der Gemeinde Strullendorf vom 22.09.2014 und in diesem Rahmen wurde insbesondere den Trägern öffentlicher Belange nach § 4 Abs. 1 BauGB die Möglichkeit der Stellungnahme gegeben. Diese Planung ist unabhängig davon auch der Bahn selbst bekannt, denn sie ist aus Sicht der Gemeinde Strullendorf wesentlicher Teil der laufenden Verhandlungen zum vergleichsweisen Abschluss des Normenkontrollverfahrens gegen die Wasserschutzgebietsverordnung des Landratsamts Bamberg über das Wasserschutzgebiet in der Stadt Bamberg und den Gemeinden Strullendorf, Hirschaid und Litzendorf sowie im gemeindefreien Gebiet der Gemarkungen Hauptsmoor und Geisberger Forst des Landkreises Bamberg zum Schutz der öffentlichen Wasserversorgung der Stadt Bamberg. Die Bahn ist als Antragstellerin im Normenkontrollverfahren unmittelbar an diesen Vergleichsverhandlungen beteiligt.

Gemäß den konkreten Planungen der Gemeinde Strullendorf ist beabsichtigt, den Bereich zwischen der in den Planunterlagen auch dargestellten Südanbindung und dem Auweg bzw. der vorhandenen Bebauung als Mischgebiet sowie im Bereich der Grundstücke FINr. 1215, 1216 (Teilflächen) als allgemeines Wohngebiet zu überplanen. Diese Planung würde massiv erschwert, wenn nicht ausgeschlossen, durch die vorliegende Planung, weil auf dieses Plangebiet gemäß den vorliegenden Plänen zum PFA 21 erhebliche Schallimmissionen einwirken würden. Die der Höhe nach ohnehin noch im Einzelnen zu bestimmenden Schallschutzwänden sind deshalb so weit Richtung Süden zu verlängern, dass im genannten Plangebiet

„Straßäcker“ Verhältnisse entstehen bzw. herrschen, wie im restlichen Siedlungsgebiet von Strullendorf.

Der Verpflichtung zur Beachtung dieser konkreten gemeindlichen Planung im Planfeststellungsverfahren steht nicht entgegen, dass die Gemeinde Strullendorf von dieser Planung aktuell die Straßenplanung für die Südanbindung vorzieht und diesen Straßenbebauungsplan ausgelegt hat. Dieser Teil der Planung wurde nur aus zeitlichen Gründen vorgezogen als erster Teil. Keinesfalls bedeutet dies, dass die Gemeinde die Planung für die Gebiete „Straßäcker“ und „Gewerbegebiet Schleifweg“ aufgegeben hätte. Diese Planung wird unverändert weiterverfolgt und hierzu gegenwärtig an dem Konzept zu Hochwasserschutz gearbeitet.

Bezüglich der Schutzansprüche der Gemeinde Strullendorf aus der kommunalen Planungshoheit verweisen wir beispielsweise auf die Entscheidung des BVerwG vom 19.10.2011, 9 B 9.11, NVwZ 2012, 46.

- 1.5. Wir stellen ausdrücklich klar, dass die vorstehenden Ausführungen für die Gemeinde Strullendorf auch als Eigentümerin von Grundstücken bzw. Gebäuden, die von der vorliegenden Planung betroffen sind, vorgetragen werden. Dies gilt beispielsweise für das Bahnhofsgebäude – Kachelmannplatz 1 – und den gemeindlichen Kindergarten St. Kunigunda auf Grundstück Fl.Nr. 1677 der Gemarkung Strullendorf. Im Kindergartengebäude ist u. a. auch ein Kinderhort mit entsprechenden Schlafräumen untergebracht. Ebenso halten sich Kinder im Außenbereich und dem direkt anschließenden Spielplatz auf. Auf diese besonders sensiblen Nutzungen wird in der Planung keinerlei Rücksicht genommen.

Es gilt ebenso für das Grundstück Fl.Nr. 2012, Gemarkung Strullendorf (Tocklergasse).

- 1.6. Schließlich ist zum Thema Lärmschutz anzusprechen, dass die Beurteilung der Gebietsqualität und damit des Schutzanspruches in den ausgelegenen Unterlagen teilweise unzutreffend vorgenommen wurde.

So ist der bebaute Bereich auf der Nordseite der Bahnhofstraße als Mischgebiet dargestellt. Nachdem für diesen Bereich kein Bebauungsplan existiert, kommt auf die tatsächliche Nutzung an. Nach der tatsächlichen Nutzung entspricht dieser Bereich einem allgemeinen Wohngebiet. Dies gilt ausdrücklich auch für das Grundstück im Eckbereich Bahnhofstraße/Kachelmannplatz, auf welchem gegenwärtig zwei Wohngebäude in Realisierung sind.

Der nördlich hieran anschließende Bereich bis zur Haselhofstraße ist als gewerblich genutzte Fläche dargestellt. Tatsächlich entspricht dieser Bereich einem Mischgebiet.

Der bebaute Bereich nördlich der Haselhofstraße ist in den ausgelegenen Plänen wiederum als Mischgebiet dargestellt. Aufgrund der tatsächlichen Nutzung entspricht dieser Bereich einem allgemeinen Wohngebiet.

Auch dies ist im Rahmen der geforderten und gebotenen (vgl. vorstehend Ziff. 1.1) Überarbeitung des Schallschutzes durch Schienenverkehr zu berücksichtigen.

- 1.7. Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass auf Höhe Bahn km 54,1/Danziger Straße voraussichtlich ein Gleisbruchschaden existiert, der zugunsten des Lärmschutzes nachweislich festzustellen und zu beseitigen ist.

2. Einwendungen zur Baustelleneinrichtungsfläche am Ruhstockgraben, FINr. 431 der Gemarkung Strullendorf (Fl.Nr. 1110, 1109, 1108 u. a.)

Diese Fläche ist aktuell Teil eines faktischen Überschwemmungsgebiets und kann deshalb als Baustelleneinrichtungsfläche nicht in Betracht kommen. Der Nutzung als Baustelleneinrichtungsfläche steht § 77 Satz 1 WHG entgegen.

Weiter wird bzgl. dieser Baustelleneinrichtungsfläche eingewandt, dass die geplante Zufahrt hierzu direkt neben dem Sportplatzgelände verläuft. Auf dem angrenzenden Gelände trainieren insbesondere Kinder und es fehlt jegliche Absicherung zwischen Sportplatz und Zufahrtsweg. Hier müsste in jedem Falle zum Schutze der Nutzer des Sportplatzgeländes eine entsprechende Einzäunung erfolgen.

Auch ist darauf hinzuweisen, dass der dort verlaufende Weg auch als Zuwegung zum Sportplatzgelände genutzt wird. Nachdem der Weg von seinem Ausbaustand ohnehin nicht geeignet ist, als Baustellenzufahrt zu dienen, halten wir es für erforderlich, dass eine anderweitige Erschließung gewählt wird.

3. Einwendung betreffend den gemeindlichen Weg zwischen der bestehenden Bahntrasse und der Tribüne des Sportvereins FC Strullendorf, FINr. 1087 der Gemarkung Strullendorf

Eigentümerin des Wegegrundstücks ist die Gemeinde Strullendorf. Es handelt sich hierbei um einen gewidmeten öffentlichen Weg.

Nach der vorliegenden Planung soll dieser Weg ersatzlos wegfallen. Tatsächlich dient er der Erschließung des Sportplatzgeländes und es ist deshalb ein entsprechender Ersatz in der Planung zu berücksichtigen.

4. Einwendung betreffend Baustelleneinrichtungsfläche Sportplatz Parkplatz, FINr. 1210 der Gemarkung Strullendorf

Die Planung kollidiert mit der Planung der Gemeinde für die Südanbindung. Eine Baustelleneinrichtungsfläche an dieser Stelle ist nicht umsetzbar. Gemäß dem vorliegenden Entwurf des Bebauungsplanes „Südanbindung“ ist an dieser Stelle ein Parkplatz mit Zufahrt vorgesehen.

5. Einwendung betreffend Ersatzmaßnahmen zur Beseitigung des Bahnübergangs Stockweg

Grundsätzlich herrscht Einvernehmen mit der Gemeinde Strullendorf, dass der vorhandene Bahnübergang Stockweg an der bestehenden Stelle ersatzlos rückgebaut wird.

Als Ersatz hierfür ist seitens der Gemeinde Strullendorf die Südanbindung geplant, für welche die Gemeinde Strullendorf aktuell ein Bebauungsplanverfahren betreibt. Die Planung der Südanbindung ist in den ausgelegenen Planunterlagen dargestellt. Allerdings muss zum jetzigen Zeitpunkt berücksichtigt werden, dass nicht rechtsverbindlich feststeht, dass diese Planung positiv zum Abschluss gebracht und dann rechtzeitig realisiert werden kann. Es muss deshalb vorsorglich seitens der Bahn eine Lkw-taugliche Ersatzmaßnahme für den wegfallenden Bahnübergang Stockweg berücksichtigt und in der Planung dargestellt werden, für den Fall, dass die Planung der Gemeinde Strullendorf zur Südanbindung – aus welchen Gründen auch immer – scheitert bzw. nicht realisiert wird.

Im Zusammenhang mit der Beseitigung des Bahnübergangs Stockweg wird im Erläuterungsbericht (dort Ziff. 6.2.1) auch die Verlängerung der bestehenden Eisenbahnüberführung Auweg angesprochen. Nur vorsorglich wird seitens der Gemeinde Strullendorf darauf hingewiesen, dass dies letztlich nicht Teil des Ersatzes für den Wegfall des Bahnübergangs Strullendorf ist. Eine Verlängerung dieser Eisenbahnüberführung ist alleine Folge der Eisenbahnplanung und damit auch alleine auf Kosten der Bahn auszuführen. Diese Maßnahme wäre in gleicher Weise erforderlich, wenn der Bahnübergang Stockweg unverändert bestanden hätte oder niemals bestanden hätte. Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass die Verlängerung der Auwegunterführung auch nicht etwa als Ersatzmaßnahme für den wegfallenden Bahnübergang Stockweg ausreicht.

6. Einwendung betreffend des wegfallenden Fahrradweges zwischen Stockweg und Auweg auf der Westseite der bestehenden Bahnlinie

Dem Grunde nach besteht Einvernehmen, dass dieser Fahrradweg im Zuge der Realisierung der Planung aufgelassen werden muss. Hierfür ist allerdings eine entsprechende Ersatzmaßnahme erforderlich. Diese Ersatzmaßnahme wird in der laufenden Planung der

Gemeinde Strullendorf zur Südanbindung berücksichtigt in Form eines neuen Fahrradweges an der geplanten Südanbindung. Hier gilt entsprechendes wie bei der Ersatzmaßnahme Stockweg. Die Bahn kann sich nicht darauf verlassen, dass die Ersatzmaßnahme von der Gemeinde geplant und rechtzeitig realisiert wird. Die Gemeinde Strullendorf ist nach Kräften bemüht die Planung der Südanbindung voranzutreiben und rechtzeitig zu realisieren. Zum Schutz der Rechte und Interessen der Gemeinde bedarf es aber vorsorglicher Planungen für die erforderlichen Ersatzmaßnahmen für den Fall, dass die Planungen der Gemeinde – aus welchen Gründen auch immer – nicht von Erfolg getragen sind.

Im Übrigen ist zur Ersatzmaßnahme für den Radweg festzuhalten, dass es sich um eine von der Bahn zu leistende Ersatzmaßnahme handelt und deshalb Kostenträger insoweit alleine die Bahn ist.

In diesem Zusammenhang wird auch darauf hingewiesen, dass nach den ausgelegenen Plänen in diesem Bereich eine Druckleitung der Bahn vorliegt, für die der erforderliche Grunderwerb bzw. die erforderliche grundbuchrechtliche Sicherung offensichtlich nicht berücksichtigt ist.

Diese angesprochene Druckleitung soll in ein Schachtbauwerk geführt werden, welches direkt in das Versickerungsbecken der Bahn abgeleitet wird. Dieses Schachtbauwerk ist laut den Grunderwerbsplänen dargestellt als Grunderwerb für Dritte. Es ist nicht nachvollziehbar, weshalb hier ein Grunderwerb für Dritte – etwa die Gemeinde Strullendorf? – geplant ist. Da es sich um eine Anlage der Bahn handelt, muss es auch entsprechend in der Planung berücksichtigt werden.

7. Einwendung betreffend der geplanten Biotopfläche auf den Grundstücken Fl.Nr. 1738, 1739, 1740

Die Planung dieser Biotopfläche kollidiert mit der Planung der Gemeinde Strullendorf für ein neues Pumpwerk für die gemeindliche Mischwasseranlage auf der Westseite der Bahn. Die Gemeinde Strullendorf betreibt bisher östlich der bestehenden Bahnlinie ein Pumpwerk im Bereich Stockweg. Dieses Pumpwerk ist nicht mehr ausreichend leistungsfähig und muss ersetzt werden. Sinnvollerweise muss das Pumpwerk hierzu auf die Westseite der Bahnlinie verlegt werden. Nach der gemeindlichen Planung soll das gemeindliche Pumpwerk auf der angesprochenen Biotopfläche gemäß der vorliegenden Planung errichtet werden. Die Gemeinde Strullendorf erwirbt hierzu aktuell das Grundstück Fl.Nr. 1739, Gemarkung Strullendorf. Konkretes Erwerbsinteresse besteht auch in Bezug auf die übrigen für diese Maßnahme erforderlichen Flächen. Die Gemeinde Strullendorf ist bestrebt, hier entsprechende Grundstücksabsprachen mit der Bahn zu treffen und bietet ggf. auch alternative Ausgleichsflächen an.

Die Planung der Gemeinde Strullendorf für ein neues Pumpwerk westlich der Bahn bedingt im Übrigen auch, dass neue Leitungen im Bereich Stockweg durch den Gleiskörper berücksichtigt werden.

8. Einwendung betreffend Durchlass im Zuge des Ziegenbachs

Die Bahn plant, im Zuge der Ausbaumaßnahme den bestehenden Durchlass auf die Anforderungen nach HQ 100 zu vergrößern.

Es wird nicht bestritten, dass die Bemessung des Durchlasses nach HQ 100 dem Grunde nach in der vorliegenden Planung Berücksichtigung zu finden hat. Allerdings dürfen die Hochwasserverhältnisse insoweit nicht isoliert betrachtet werden. Die Ausführung eines solchen Durchlasses hätte notwendigerweise zur Folge, dass sich die Hochwassersituation im Gewerbegebiet westlich der Bahnlinie deutlich verschlechtern würde. Es bedarf hier einer abgestimmten Planung.

Diese Maßnahme stellt einen Gewässerausbau im Sinne von § 67 WHG dar. Hierfür schreibt § 67 Abs. 1 WHG u. a. vor, dass sonstige nachteilige Veränderungen des Zustands des Gewässers vermieden oder, soweit dies nicht möglich ist, ausgeglichen werden müssen. § 67 WHG belegt, dass die Ausbaumaßnahmen gewässerbezogen zu betrachten sind. Abschnittsweise Zulassungen kommen gem. § 69 WHG in Betracht. Allerdings wird alleine die Querung der Bahnlinie keinen selbständigen Planungsabschnitt darstellen können.

9. Einwendung betreffend geplanten Versickerungsbecken bei km 55,0

Die vorliegende Planung sieht in diesem Bereich auf der Ostseite der Gleisanlage ein Versickerungsbecken vor. Diese Planung kollidiert mit der Planung der Gemeinde Strullendorf zur Errichtung eines Park- und Ride- Parkplatzes unmittelbar nördlich des früheren Bahnhofs. Die Zufahrt zu diesem Park – und Ride- Parkplatz muss über den Bereich geführt werden, wo das angesprochene Versickerungsbecken geplant ist. Die Zu- und Abfahrt zum Parkplatz muss für die Gemeinde Strullendorf gesichert sein bzw. bleiben. Die Bahn kennt die angesprochene Planung der Gemeinde.

10. Einwendung betreffend Barrierefreiheit am Haltepunkt Strullendorf

Dem Grunde nach ist hier zwischen der Gemeinde Strullendorf und der Bahn geklärt und abgestimmt, dass die barrierefreie Erreichbarkeit der Bahnsteige von Osten seitens der Bahn sichergestellt wird. Die vorliegenden Planunterlagen berücksichtigen dies nicht, jedenfalls nicht ausreichend. Im Erläuterungsbericht heißt es beispielsweise auf S. 54, die Nachbebaubarkeit eines barrierefreien Zugangs durch einen Aufzug von der Fußgänger-

unterführung sei gegeben. Der barrierefreie Zugang zu den Bahnsteigen muss in der Planung berücksichtigt werden.

11. Einwendung betreffend Bahnübergang Strullendorf – Schlüsselfeld

Zumindest zur Klarstellung möchte die Gemeinde Strullendorf darauf hinweisen, dass der erwähnte Bahnübergang unbedingt erhalten werden muss. Er ist unverzichtbar für die Verbindung der geplanten Südanbindung mit den bestehenden Gewerbegebieten.

12. Einwendungen betreffend Baustellenerschließung

Grundsätzlich hält es die Gemeinde Strullendorf für erforderlich, dass betreffend Baustellenerschließung und Organisation des Baustellenverkehrs noch eine direkte Abstimmung im Verhältnis zwischen der Gemeinde Strullendorf und der Bahn erfolgt. In diesem Zusammenhang muss dann auch die aufforderliche Beweissicherung an den gemeindlichen Straßen sichergestellt werden.

Bereits jetzt sei aber auf Folgendes hingewiesen:

- Nach den vorliegenden Planunterlagen ist für den Baustellenverkehr die Nutzung der Hertzstraße im Bereich der Firma Gunreben vorgesehen. Diese Nutzung ist nicht möglich, da es sich hierbei um abgesperrtes Firmengelände der Firma Gunreben handelt.
- Die Brücke im Bereich der Nordanbindung ist nach den ausgelegenen Planunterlagen nur einseitig als Baustellenerschließung vorgesehen. Die Nordbrücke stellt eine Hauptverkehrsanbindung zum bestehenden Gewerbegebiet dar. Es sollte sichergestellt sein, dass die Brücke auch in der Bauphase beidseitig befahrbar ist.
- Zur geplanten Südanbindung ist klarzustellen, dass die Gemeinde Strullendorf keinesfalls eine Fertigstellung bis zum Beginn der Ausbauarbeiten der Bahn, damit eine Nutzung als Baustellenerschließung, sicherstellen kann.
- Die Bahn plant offensichtlich den Stockweg als Baustellenzufahrt zu nutzen. Hierzu ist der Stockweg aufgrund der örtlichen Verhältnisse nicht geeignet. Eine Nutzung sollte nur insoweit erwogen werden, als es um Arbeiten im Bereich des Stockwegs, also zur Auflassung des Bahnüberganges, tatsächlich erforderlich ist.

13. Einwendung betreffend der Gestaltung der Schallschutzwände

Der Gemeinde Strullendorf wäre daran gelegen, die Schallschutzwände in bestimmten Abschnitten transparent zu gestalten, um diese für die Bürger in Strullendorf verträglicher zu halten.

14. Einwendung betreffend Ausgleichsmaßnahmen auf Grundstück FINr. 1458, Gemarkung Strullendorf

Laut landschaftspflegerischen Begleitplan ist hier eine Aufforstungsfläche vorgesehen. Tatsächlich handelt es sich bei dieser Fläche bereits um Wald. Die Eignung dieses Grundstücks als Ausgleichsfläche sollte nochmals überprüft werden.

15. Einwendungen betreffend gemeindlicher Leitungen

Gemeindliche Leitungen sind in den Planunterlagen teilweise nicht und teilweise fehlerhaft aufgeführt. Im Einzelnen:

- 15.1. Bei Bahn km 55.011 (Haselhofstraße) verläuft eine gemeindliche Abwasserleitung DN 600. Diese ist im Bauwerksverzeichnis bisher nicht enthalten.

Eine bauzeitliche Sicherung wird für erforderlich erachtet.

- 15.2. Bei Bahn km 55.013 (Haselhofstraße) verläuft eine gemeindliche Wasserleitung DN 250. Auch diese ist im Bauwerksverzeichnis bisher nicht enthalten.

Eine bauzeitliche Sicherung wird für erforderlich erachtet.

- 15.3. Abwasserleitung DN 1000 bei Bahn km 54.713 (BW-Nr. 209).

Nach Planunterlagen ist hier offensichtlich eine Anpassung der Querung im Bereich des westlichen Zugangs zur Fußgängerunterführung vorgesehen.

Diese Abwasserleitung wurde von der Bahn beim vorangegangenen Bau der Schweizer Rampe beschädigt und ist seit dem für die Gemeinde Strullendorf nicht nutzbar. Die Gemeinde Strullendorf hat die Bahn bereits mehrfach aufgefordert, diesen Schaden zu beheben, was bisher nicht erfolgt ist. Die Schadensbehebung muss nunmehr im Rahmen des Verfahrens berücksichtigt werden.

Für diese Abwasserleitung ist weiter zu berücksichtigen, dass sie in einem Bereich verläuft, der aller Voraussicht nach für Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit am Haltepunkt Strullendorf (vorstehend Ziff. 10) benötigt wird. Es bedarf deshalb einer Detailprüfung zum künftigen Verlauf der Leitung.

- 15.4. Wasserleitung DN 125 bei Bahn km 54.724 (BW-Nr. 229).

Die Darstellung dieser Leitung im Bestand ist in den Plänen nicht korrekt. Auch diese Leitung wurde beim vorangegangenen Bau der Schweizer Rampe von der Bahn beschädigt und ist seitdem nicht mehr nutzbar. Auch hier hat die Bahn bisherige Aufforderungen der Gemeinde zur Beseitigung des Schadens missachtet, so dass dieser Punkt nunmehr im laufenden Verfahren Berücksichtigung finden muss. Auch hier dürfte eine neue Detailplanung im Zusammenhang mit den Maßnahmen zur Herstellung der Barrierefreiheit am Haltepunkt Strullendorf erforderlich sein.

15.5. Wasserleitung DN 80 bei Bahn km 54.346 (BW-Nr. 166.1).

Die Gemeinde Strullendorf plant mit der bereits angesprochenen Neuordnung der Entwässerung in diesem Bereich (vorstehend Ziff. 7) auch die Verlegung einer neuen Wasserleitung DN 250. Diese gemeindliche Maßnahme soll vor der Maßnahme der Bahn ausgeführt werden. Diese Planungen der Gemeinde Strullendorf und die notwendigen Sicherungen hierfür während der Maßnahme der Bahn sind in den Planungen zu berücksichtigen.

15.6. Abwasserleitung DN 700 bei Bahn km 54.260.

Zu prüfen sind hier etwaige Konflikte im Kreuzungsbereich mit dem Bahnseitengraben und der Freigefälleleitung zum Versickerungsbecken. Ebenso zu prüfen sind etwaige Konflikte mit dem Notüberlauf des Versickerungsbeckens.

Im Übrigen plant die Gemeinde Strullendorf hier, wie bereits ausgeführt (vorstehend Ziff. 7) den Ersatz der bestehenden Leitungen durch eine neue Abwasserleitung DN 1600 sowie die Verlegung des Pumpwerkes Stockweg auf die Westseite der Bahnanlage zusammen mit einer Mischwasserbehandlungsanlage. Die gemeindliche Maßnahme soll vor der Maßnahme der Bahn ausgeführt werden. Die Planungen der Gemeinde Strullendorf und die hierfür während der Maßnahme der Bahn erforderlichen Sicherungen sind in den Planungen der Bahn zu berücksichtigen.

15.7. Abwasserleitung DN 1000 bei Bahn km 54.260.

Hier gelten die vorstehenden Ausführungen in Ziff. 15.6 entsprechend.

15.8. Abwasserleitung bei Bahn km 53.831.

Diese Abwasserleitung ist im Bauwerksverzeichnis nicht enthalten, dies obwohl an dieser Leitung im Bereich der Auweg-Unterführung Maßnahmen im Zusammenhang mit der Verlängerung der Auweg-Unterführung zwangsläufig erforderlich

sind. Der Erhalt und die Sicherung der Leitung ist aus Sicht der Gemeinde Strullendorf erforderlich.

- 15.9. Abwasserleitung DN 250 und Abwasserdruckleitung DN 100 bei Bahn km 53.550 – 53.830

Diese Leitungen fehlen in den ausgelegenen Planunterlagen. Die Aufnahme in die Planunterlagen und in das Bauwerksverzeichnis wird für erforderlich gehalten. Es ist insbesondere zu prüfen, ob eine Verlegung der Leitungen aufgrund der Maßnahmen der Bahn erforderlich ist.

16. Einwendungen wegen Erschütterungen

- 16.1. Nach den ausgelegenen Unterlagen soll davon ausgegangen werden, dass im Gemeindegebiet von Strullendorf keinerlei Betroffenheiten vorlägen, da die neuen Gleise westlich an die bestehenden Gleise angebaut werden.

Grundsätzlich wenden wir uns gegen den Ansatz, dass eine relevante Veränderung erst dann vorliegt, wenn er eine Erhöhung der Erschütterungsimmissionen von mehr als 25 % gegenüber der Bestandssituation vorliegt. Ohne Betrachtung und Berücksichtigung der absoluten Höhe der Erschütterungen lässt sich diese Bewertung nicht durchführen.

Auch ist für die Beurteilung der Erschütterungen zu berücksichtigen, dass richtigerweise bei Güterzügen von Zügen mit einer Länge von 700 m und geringfügig mehr ausgegangen werden muss und auch der Anteil an Güterzügen mit Geschwindigkeiten von 120 km/h oder 160 km/h höher angesetzt werden muss. Dies gilt insbesondere wenn entsprechend dem bereits zum Schallschutz erhobenen Einwand gefolgt wird, dass ein Prognosezeitraum von rund 15 Jahren bei der Immissionsbetrachtung zugrunde zu legen ist.

- 16.2. Die Untersuchung im Gemeindegebiet von Strullendorf basiert alleine auf einem einzigen angesetzten Untersuchungsort. Inwieweit dieser tatsächlich repräsentativ für alle Grundstücke/Häuser entlang der Bahnlinie im Gemeindegebiet von Strullendorf ist, kann aus den vorliegenden Unterlagen in keinsten Weise entnommen werden.

Wir fordern deshalb eine ergänzende Untersuchung anhand von mindestens zwei weiteren Immissionsorten.

- 16.3. Die Untersuchung zum Sekundärluftschall dürfte, wie beim Schallschutz, noch auf der bis zum 31.12.2014 maßgeblichen Rechtslage, also mit Ansatz des sogenann-

ten „Schienenbonus“ durchgeführt worden sein. Dies erachten wir aus den bereits zum Schallschutz dargelegten Gründen für unzutreffend. Nachdem im Verfahren die jetzige Auslegung maßgeblich ist, muss die aktuell gültige Rechtslage der Untersuchung und Bewertung zugrunde gelegt werden.

- 16.4. Im Planfeststellungsverfahren sind konkrete Vorgaben zum Schutz vor baubedingten Erschütterungen zu treffen. Die ausgelegenen Unterlagen lassen hier keine ausreichende Beurteilung zu.
- 16.5. Wir fordern die Festlegung einer Beweissicherung im Planfeststellungsverfahren zur Feststellung etwaiger Gebäudeschäden.
- 16.6. Es wird ausdrücklich klargestellt, dass die Gemeinde Strullendorf diese Einwendungen auch als Eigentümerin von Grundstücken bzw. Gebäuden, die von der vorliegenden Planung betroffen sind, vorträgt und erhebt (s. Ziff. 1.5.).

17. Verpflichtung zur Durchführung von öffentlichen Bürgerinformationen

- 17.1. Die Gemeinde Strullendorf fordert, dass der Vorhabenträger mittels einer entsprechenden verbindlichen Auflage verpflichtet wird, in regelmäßigen Abständen – mindestens vierteljährlich – oder aber bei konkretem akutem Bedarf auch kurzfristig öffentliche Bürgerinformationen durchzuführen. Es geht insoweit darum, die Gemeinde Strullendorf (und die übrigen betroffenen Kommunen) und die betroffene Öffentlichkeit in den im PFA21 gelegenen Gebiet über den Fortschritt des Projekts, etwaige besondere Vorkommnisse und auch über etwaige Absichten des Vorhabenträgers für den weiteren Fortgang zu informieren. Genauso zählt dazu die Thematik, falls der Vorhabenträger während der Bauphase feststellen sollte, dass eine nachträgliche Änderung der Planfeststellung erforderlich werden sollte und ein entsprechendes Änderungsverfahren auf den Weg gebracht werden muss. Der Vorhabenträger sollte verpflichtet werden, hierüber vorab in den öffentlichen Bürgerinformationen entsprechend zu berichten und die betroffene Öffentlichkeit vollumfänglich über seine beabsichtigten Maßnahmen und Schritte zu informieren.

In diesem Zusammenhang wird darauf verwiesen, dass andernorts diesbezüglich bereits sehr gute und positive Erfahrungen im Zusammenhang mit einem Straßenbauprojekt gesammelt wurden, in dem bei derartigen Bürgerinformationen der Vorhabenträger sowie die beauftragten Planer und auch die Baufirmen entsprechend über den Fortgang der Arbeiten, etwaige Probleme und Lösungsmöglichkeiten berichten mussten und auch für Anfragen der Bürger zur Verfügung standen. Diese öffentlichen Veranstaltungen während der Bauphase können ein wichtiger Baustein sein, um gerade bei einem derartig großen Infrastrukturprojekt, welches über einen mehrjährigen Zeitraum mit überaus belastenden Bauphasen für die Gemeinden und die betroffenen Bürger verbunden sein wird, die Akzeptanz zu

verbessern, wenn insbesondere spezielle Vorkommnisse und Probleme nicht kaschiert werden, sondern in derartigen öffentlichen Informationsveranstaltungen offen dargelegt und problematisiert werden.

In diesem Sinne wird noch einmal an dieser Stelle ausdrücklich die Durchführung derartiger Informationsveranstaltungen gefordert.

- 17.2. Die Gemeinde Strullendorf fordert, dass der Vorhabenträger während der Durchführung seiner Baumaßnahmen und im Nachgang zum Abschluss der Baumaßnahmen für einen angemessenen Zeitraum einen konkreten Ansprechpartner für sämtliche Fragen und Probleme im Zusammenhang mit der Bauabwicklung sowie etwaig eintretenden Bauschäden vor Ort zur Verfügung zu stellen hat. Hierfür ist an geeigneter Stelle eine Anlaufstelle vom Vorhabenträger einzurichten, die dauerhaft während der Baumaßnahmen mit einem Sachverständigen und kompetenten Vertreter des Vorhabenträgers zu besetzen ist.

Es geht insoweit darum, einen möglichst reibungslosen Bauablauf zu gewährleisten, gleichzeitig aber den Bürgerinnen und Bürger der Gemeinde Strullendorf eine örtliche Anlaufstelle zur Verfügung zu stellen, welche bei Problemen direkt erreichbar ist und die Vermittlung zwischen den unmittelbar vor Ort mit den am Bau Beschäftigten, der übergeordneten Projektleitung und den Betroffenen vor Ort herstellt und aufrechterhält. Dabei ist insbesondere daran gedacht, die Aufnahme und Betreuung und Abwicklung von entstehenden Schäden zentral mit dieser Anlaufstelle für die Bürgerinnen und Bürger zu steuern und zu einer in beiderseitigem Interesse reibungslosen Abwicklungsprozedere zu gelangen.

Dies sollte durch entsprechende Auflage im Planfeststellungsbeschluss abgesichert werden. Kostenträger sollte insoweit der Vorhabenträger sein. Weitere Details sollten im Benehmen mit den betroffenen Gemeinden zu gegebener Zeit vor Beginn der Baumaßnahme abgestimmt werden.

Mit freundlichen Grüßen



Dr. Thomas Schönfeld
Rechtsanwalt