

Die Bürgermeisterin

der Gemeinde Breitengüßbach

Gemeinde Breitengüßbach • Kirchplatz 4 • 96149 Breitengüßbach



96149 Breitengüßbach 04.08.2014

Kirchplatz 4

Telefon (0 95 44) 92 23 - 10



Regierung von Oberfranken

Ludwigstraße 20

95444 Bayreuth

Aus- und Neubau der Bahnstrecke Nürnberg-Erfurt nach VDE8.1 Planfeststellung Abschnitt 23-24 Hallstadt-Zapfendorf Streckennummer 5100, Strecke Bamberg-Hof, km 2,408 - km 15,100

- Einwendungen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens und Planänderungsverfahrens

Die Gemeinde Breitengüßbach forderte in Ihren Einwendungen vom 24.10.2013, dass Erkenntnisse, die sich aus der (zum damaligen Zeitpunkt noch nicht vorliegenden) Stellungnahme vom Bayerisches Landesamt für Umwelt ergeben, auch nach Abschluss der Einwendungsfrist geltend gemacht werden können. Davon machen wir nun Gebrauch. Ebenso beziehen wir die Stellungnahme des Sachgebiets 50 der Regierung von Oberfranken mit ein. In beiden der v. g. Schreiben sehen wir unsere Einwände bestätigt und gehen daher im Folgenden ergänzend darauf ein.

1. Emissionen

Die für die schalltechnische Berechnung verwendeten Daten auf Basis des Bundesverkehrswegeplans (BVWP) stimmen hinsichtlich Zuglängen und –geschwindigkeiten nicht überein. Diese Differenz entspricht bei der Bemessung des aktiven Schallschutzes einem rund 2 dB(A) höheren Emissionspegel tags und nachts.

*Der BVWP zeigt für den vorliegenden Trassenkorridor eine größere Güter-Transportkapazität auf als in die schalltechnische Berechnung eingeht. Mit den im BVWP enthaltenen 96 GZ und einer Länge von je 700 m ergibt sich tags/nachts eine Gesamt-Zuglänge von 67,2 km ($L_{GZges}: 700 \text{ m} * 96 = 67,2 \text{ km}$), gegenüber der Gesamt-Zuglänge tags/nachts von 48 km in den Berechnungen mit dem Tabellenwert ($L_{GZges}: 500 \text{ m} * 96 = 48 \text{ km}$). Bei Berücksichtigung der im BVWP enthaltenen Gütertransportkapazität und der mittleren Zuglänge nach Schall 03 müssten 134 GZ zu je 500 m in die Berechnungen eingehen. Damit erhöhen sich die Emissionspegel tags und nachts um rund 1,5 dB(A). Weitere Abweichungen von 0,2 dB(A) ergeben sich bei Berücksichtigung von 20 Güterzügen mit $v=120 \text{ km/h}$.*

Somit ist dringend eine Neuberechnung / Neubewertung der Untersuchung erforderlich.

Insbesondere vor dem Hintergrund, dass spätestens am 01. Januar 2015 der Schienenbonus von 5 dB(A) entfällt, soll die Bahn bereits jetzt einen verbesserten Schallschutz als in ihrer Planung dargestellt, ausführen (Vermeidung einer 2-Klassen-Gesellschaft entlang der Bahnstrecke). Die schalltechnische Untersuchung ist daher ohne Berücksichtigung des Schienenbonus zu überarbeiten und weitestgehend aktiver Schallschutz zu gewährleisten.

Im v. g. 11. Gesetz zur Änderung des BImSchG steht: „Von der Anwendung des Schienenbonus kann bereits ... abgesehen werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden“. So wurde bei der Lärmprognose für die Rheintalstrecke in Südbaden auf die Anwendung des Schienenbonus bereits verzichtet.

Gemäß der „Vorläufige Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen“, VBUSch, Ausgabe Mai 2006, die im Rahmen der europäisch harmonisierten Berechnung zur EU-Umgebungslärmrichtlinie zu berücksichtigen ist, ist der Ansatz eines Schienenbonus auch in Deutschland nicht mehr zulässig. Somit wird der Schienenbonus bei diesen Lärmuntersuchungen bereits seit Mai 2006 nicht mehr angesetzt.

Hinweisend auf das Elfte Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02. Juli 2013 in dem der Abschlag von 5 dB(A) ab dem 01. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden ist, fordern wir Selbes ab dem jetzigen Zeitpunkt. Die schalltechnische Untersuchung ist daher ohne Berücksichtigung des Schienenbonus zu überarbeiten und weitestgehend aktiver Schallschutz zu gewährleisten. Im Mindesten muss ein Nachbesserungsvorbehalt in die Planfeststellung aufgenommen werden.

2. Immissionen

Unsere Bürgerinnen und Bürger entlang der Strecke werden von den Folgen steigenden Bahnlärms stark betroffen sein. Bereits in den jetzigen Schallschutzberechnungen werden an weit über 1000 Immissionsorten die Immissionsgrenzwerte nicht eingehalten. *Trotz der geplanten Lärmschutzanlagen bleiben insbesondere an bahnnahe Wohngebäuden und im Bereich der 1. und 2. Obergeschosse erhebliche Beeinträchtigungen und hohe Beurteilungspegel, teilweise über den kritischen Werten von 60...62 dB(A) in der Nacht.*

Die höchsten Beurteilungspegel nach dem Ausbau liegen trotz Schallschutzmaßnahmen z. T. deutlich über den zulässigen Pegeln hinsichtlich des eigentumsrechtlichen Eingriffes (z. B. IO-Nr. BA051 und viele andere). Außerdem wird sich die Lästigkeit der Geräuschcharakteristik deutlich erhöhen (geringere Ruhepausen zwischen den Zugvorbeifahrten; schnellere Pegeländerungen bei der Vorbeifahrt von Zügen an nahegelegenen Wohnhäusern; Erhöhung der Zahl der besonders lauten Güterzüge in der Nacht). Wir fordern daher, die aktiven Schallschutzmaßnahmen deutlich zu verbessern.

Entsprechend dem „Umweltleitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil VI“ und der maßgebenden 16. BImSchV werden ausdrücklich auch die Außenwohnbereiche als „schutzbedürftig“ eingestuft und müssen ebenfalls lärmtechnisch untersucht werden. Diese Untersuchungen fehlen jedoch in den Planfeststellungsunterlagen. Es ist zu ermitteln, ob in den Außenbereichen Pegelüberschreitungen vorliegen.

Außenwohnbereiche mit Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes am Tag können dann vorliegen, wenn der Beurteilungspegel am Gebäude den zulässigen Immissionsgrenzwert (IGW) um weniger als 3 dB(A) unterschreitet, da durch Reflexionen Pegelerhöhungen von bis zu 3 dB erfolgen können. Bei der Prüfung auf Lärmschutzansprüche nach Maßgabe der 16. BImSchV ist auf Einzelpunktberechnungen an allen schutzwürdigen Gebäuden abzustellen, um die Zahl der Wohneinheiten mit Lärmschutzansprüchen genau ermitteln zu können. Insbesondere für lange und schräg oder senkrecht zur Gleistrasse stehende Gebäude ist die Wahl nur eines Immissionsortes in der Gebäudemitte nicht ausreichend. Im Rahmen der Planfeststellung sind die Fassaden daher näher zu definieren.

3. Schallschutzkonzept

Aus fachlicher Sicht ist das aktive Minderungspotential noch nicht voll ausgeschöpft. Die Schallschutzmittel- u. -außenwände sind entsprechend anzupassen. Außerdem sind die Schienen mit Stegdämpfer zu versehen und die Außenwände in gekröpfter Form auszubilden und bahnseitig hochabsorbierend herzustellen.

Wir verweisen auf diesbezügliche Vorgaben des Gesetzgebers und auf die Landesplanerische Beurteilung (LPB), vergl. LPB vom 30. Juli 1993 für den Ausbau/Neubauabschnitt Nürnberg – Ebensfeld. In der LPB ist u. a. festgelegt: „Der erforderliche Lärmschutz ist vorrangig durch aktive Lärmschutzmaßnahmen am Verkehrsweg und /oder durch betriebstechnische Maßnahmen herbeizuführen.“

Bestätigt sehen wir unseren Einwand bzgl. der gewählten Abschirmvariante. Hier besteht aus fachlicher Sicht *kein Einverständnis, da an ca. 1.100 Immissionsorten die IGW nicht eingehalten werden und daher eine hohe Anzahl Betroffener mit Anspruch auf passiven Schallschutz bleibt. Das gewählte Konzept deckt sich auch nicht mit den Vorgaben, dass vorrangig aktiver Schallschutzes anzustreben ist.*

Ebenso bestätigt sehen wir unseren Einwand hinsichtlich der aufgezeigten Variantenuntersuchungen über die gelösten Schutzfälle im Verhältnis zu den Kosten für den aktiven Schallschutz (NKV). *Die NKV-Untersuchungen erscheinen uns nicht plausibel, da, z. B. bei den Varianten mit Vollschutz, eine gewisse Anzahl von Schutzfällen mit Grenzwertüberschreitung bleiben, auch nimmt z. B. die Anzahl der Anspruchsberechtigten zu, obwohl bei verbessertem Schallschutz durch die um 2 m höheren Außen- und Mittelwände, eine Abnahme der Schutzfälle zu erwarten wäre.*

Lt. Sachgebiet 50 der Regierung von Oberfranken (SG 50) ist es aufgrund unzureichender Angaben nicht möglich, zu überprüfen, *ob gemäß § 41 BImSchG ausreichender Lärmschutz vorgesehen ist. Die Kostenansätze sind nicht hinreichend differenziert. Außerdem fehlen alternative und weitergehende Schallschutzlösungen wie innenausragende Schallschutzwände, Schienenabsorber etc. Diese werden nicht betrachtet und nicht in die Abwägung bzw. Verhältnismäßigkeitsprüfung mit einbezogen. Obwohl in Verbindung mit § 41 BImSchG abgeleitet werden, dass bei der Planung der lärmindernden Vorsorgemaßnahmen mitnichten nur solche Verfahren berücksichtigt werden können, die in dem Berechnungsverfahren „Schall 03“ beinhaltet sind, sondern ausdrücklich der „...Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren...“ als der Stand der Technik bezeichnet wird. Wir fordern daher diese Lärminderungsmaßnahmen in der schalltechnischen Untersuchung und in der Verhältnismäßigkeitsprüfung zu berücksichtigen.*

Im weiteren Textlaut der Stellungnahme vom SG 50 sehen wir unserer Einwände vom 24.10.2013 ebenfalls bestätigt. *Die untersuchten Varianten der Lärmschutzwände sind ebenso wenig beschrieben wie das Vorgehen zur Ermittlung der betroffenen Wohneinheiten. Es ist davon auszugehen, dass nicht immer eine Wohneinheit ein Gebäude darstellt. Auch muss davon ausgegangen werden, dass im Rahmen der Variantenuntersuchung verschiedene Höhen sowie verschiedene Längen der Lärmschutzwände untersucht werden. Ansonsten wäre es nicht nachvollziehbar, wie teilweise bei höheren Wänden weniger Schutzfälle gelöst werden können. Darüber hinaus widersprechen sich teilweise die Anzahl der Schutzfälle und der gelösten Schutzfälle in den Anlagen 2 und 3 des Erläuterungsberichtes. Es ist nicht ersichtlich, aber naheliegend, dass die mit Veränderungssperre bezeichneten Gebäude auch in Anlage 2 übernommen wurden. Damit wäre die vorliegende Variantenuntersuchung obsolet. Andererseits wäre formaljuristisch zu klären, ob eine Veränderungssperre vorliegt und die mit rotem Stern gekennzeichneten Gebäude keinen Anspruch auf Lärmschutzmaßnahmen haben. Eine detaillierte Beurteilung der Anlagen 2 und 3 ist aufgrund der nicht ausreichenden Angaben nicht möglich. Der Kostenansatz für die passiven Schallschutzmaßnahmen kann nicht nachvollzogen werden, da die Kosten je nach Variante sehr stark schwanken. Ein Vergleich der Varianten ist daher nicht möglich. Auch die Kostenansätze für die aktiven Schallschutzmaßnahmen sind nicht detailliert aufgeführt, wodurch eine Bewertung des Kosten-*

Nutzen-Verhältnisses nicht nachvollzogen werden kann. Es ist das Verhältnis der Baukosten der Lärmschutzmaßnahmen an den Gesamtbaukosten der Maßnahme offen zu legen, um eine umfassende Verhältnismäßigkeitsprüfung durchführen zu können.

In Sachen besonders überwachtes Gleis (BüG) fordert die Gemeinde Breitengüßbach eine Festschreibung im Planfeststellungsbeschluss. *Dazu ist auch eine Auskunftspflicht der DB über die bei den regelmäßig stattfindenden Messvorgängen erzielten Messergebnisse festzulegen. Auch sind die Gemeinden und Bürger zu informieren, wenn geräuschintensive Gleisschleifarbeiten durchgeführt werden.*

Brückenbauwerke sind mit Unterschottermatten zu versehen.

4. Überwerfungsbauwerk km 9,645

Eines der monumentalsten Bauwerke - das Überwerfungsbauwerk, genau am Fuße des Gemeindeteils Unteroberdorf. Hier wird sich zukünftig das dazugehörige Gleis in ca. 10m bis 12m Höhe über Gelände befinden. Bei Gleisführung in Hochlage besteht somit freie Schallausbreitung auf die am Hang liegende Wohnbebauung zusätzlich zu den nicht unerheblichen Geräuschen der parallel verlaufenden A 73.

Umso abstruser die Begründung, der Standort für das Überwerfungsbauwerk sei so gewählt, da hier durch die örtlichen topographischen Verhältnisse das Bauwerk zwischen bestehender Bahnstrecke und Autobahndamm im Landschaftsbild unauffällig angeordnet werden kann. Auch hier sieht die Gemeinde Breitengüßbach ihre Einwände bestätigt, denn es wurde keine schalltechnisch optimierte „Standortprüfung“ durchgeführt, obwohl das Bauwerk mit Brückenzuschlag nach Schall 03 zu erhöhten Emissionen führt. *Im Zuge der Optimierung und des Minimierungsgebotes nach BImSchG sollte das Bauwerk an einem solchen Ort errichtet werden, an dem eine möglichst geringe Anzahl von Personen betroffen ist, möglichst keine Erhöhung der Beurteilungspegel verursacht werden, keinesfalls aber ungelöste Schutzfälle verbleiben. Es ist aus den vorliegenden Berechnungen nicht ersichtlich, inwieweit das Überwurfbauwerk an dem geplanten Standort zu Schutzfällen führt. Die vorliegende Isophonenkarte zeigt jedoch bei km 9,559 einen erheblichen Sprung mit der Folge, dass bei den Immissionsorten BM062 – BM064 Überschreitungen der 54 dB (A)- Isophone und bei den Immissionsorten BN001, BN004, BN015 und BN018 Überschreitungen der 49 dB (A)-Isophone vorliegen und somit auch der Einfluss des Bauwerkes zu vermuten ist. In der Schall 03 wird der Brückenzuschlag für alle Fahrzeugarten und für alle Brückentypen einheitlich festgeschrieben – obwohl bekannt ist, dass jede Brücke ihren eigenen Brückenzuschlag erfordert. Weder der arithmetische Mittelwert noch die Summe aus Mittelwert und Standardabweichung aller Brückenzuschläge beschreiben die (physikalisch messbare) Lärmsituation an einer einzelnen Brücke. Deshalb sollte bis zur Fertigstellung der an einer Brücke gleichen Typs gemessene Brückenzuschlag verwendet werden – bis nach Fertigstellung der Brücke der physikalische Brückenzuschlag D_{Br} dieser Brücke gemessen werden kann.*

Somit ist es überhaupt nicht mehr nachvollziehbar, warum an dieser Stelle, wo das Gleisbett bereits derzeit auf einem etwa 4 m hohen Damm verläuft, in unmittelbarer Nähe zu einer hoch verdichteten Bebauung ein solcher „Störfaktor“ angeordnet wird. Diese Schienentrasse verläuft teilweise sehr bebauungsfern, so dass eine Anordnung dieses Überwurfs an anderer weiter von den Bebauungen entfernt liegender Stelle im Sinne des nach den immissionsschutzrechtlichen Vorschriften gültigen Minimierungsgebotes zwingend notwendig ist. Hierbei sollte auch bedacht werden, dass bei der Ausführung der Arbeiten zur Herstellung dieses Überwurfes äußerst lärmträchtige Rammmaschinen eingesetzt werden. Aufgrund der vorhandenen Dammlage sind zudem keinerlei Abschirmmaßnahmen möglich.

Das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit nach Art. 2 Grundgesetz ist hier nicht mehr gewährleistet. Ansonsten wäre es auch verfassungsrechtlich zu prüfen.

Zwingend fordern wir in diesem Zusammenhang die Empfehlungen aus der Stellungnahme vom LfU Bayerisches Landesamt für Umwelt vom 15.11.2013 (s. Anlage). *Nachdem die Bahn schon auf einem ca. 4 m hohen Damm verläuft, wäre eine Gleisunterführung (Troglage) aus der Sicht der Ortsplanung und des Lärmschutzes verträglicher. Auch eine Verlagerung des Überwerfungsbauwerks in Bereiche außerorts, in dem die Gleise geländegleich verlaufen, wäre aus v. g. Gründen günstiger. Der Standort und die Bauart der Gleisquerung sollten daher überprüft werden, bzw. fordern wir eine Verlagerung.*

Ergänzend hierzu fordert die Gemeinde Breitengüßbach weiterhin eine detaillierte Untersuchung zur Gesamtlärsituation die in den Planfeststellungsunterlagen fehlt. Dabei ist insbesondere zu prüfen, an welchen Gebäuden enteignungsgleiche Belastungen zu erwarten sind.

5. Boden- u. Grundwasserschutz

Sofern es sich bei den zu erneuernden Brücken um Stahlbrücken handelt, sollten hier eine Gefahrenbewertung gemäß bodenschutzrechtlicher Vorgaben für die betroffenen Wirkungspfade (sofern relevant) und – sofern erforderlich – Gefahrenabwehrmaßnahmen (Sanierungsmaßnahmen) durchgeführt werden. Bei der Erneuerung von Stahlbrücken – und ggf. beim Rückbau von mit bleihaltigen Beschichtungen behandelten Oberleitungsmasten – wird eine Vorgehensweise wie in den „Gemeinsamen Handlungsempfehlungen zum Umgang mit möglichen Bodenbelastungen im Umfeld von Stahlgitter-Strommasten im bayerischen Hoch- und Höchstspannungsnetz“ vorgeschlagen. Im Hinblick auf die schadlose Verwertung und Beseitigung von Gleisschotter im Zuge der Ausbauarbeiten sind die Hinweise und Anforderungen des LfU-Abfall- Merkblattes Nr. 3.4/2 (Stand: 01.08.2010, gültig seit 01.07.2007) „Anforderungen an die Verwertung und Beseitigung von Gleisschotter (Gleisschottermerkblatt)“ zu beachten.

6. Georisiken

Nördlich von Breitengüßbach ist in unmittelbarer Trassennähe eine Hangrutschung bekannt. Für weitere Auswirkungen die im Rahmen des Ausbaus entstehen, hat der Vorhabenträger Rechnung zu tragen.

7. Baulärm

In Sachen Baulärm beziehen wir uns ebenfalls auf die Stellungnahme des SG 50 und fordern die darin genannten Maßnahmen. *Die DB ermittelt nicht nachvollziehbar für einige wenige der exponiert liegenden Gebäude ein gesundheitsschädigendes Vorbelastungslärmniveau von mehr als 70 dB(A) und führt im weiteren aus, dass aufgrund dieser Fremdgeräuschbelastung „entsprechende Baulärmimmissionen in Zusammenhang mit den Ausbaumaßnahmen bis zu den vorhandenen Lärmvorbelastungen entsprechend ohne „nachteilige Wirkungen“ im Sinne des §74 Abs. 2 Satz 2 VwVfG aufgrund der konkreten tatsächlichen Verhältnisse den Anwohnern noch zugemutet werden können, da letztendlich erwartet werden kann, dass die Außenbauteile der jeweiligen Gebäude gegenüber dieser Verkehrslärmbelastung ohne eine Minderung der Gebrauchsfähigkeit der Wohnungen ausgelegt sind sowie diese Lärmimmissionen nur temporär über eine begrenzte Zeitdauer einwirken werden. „Diese Vorgehensweise ist fachlich und rechtlich nicht zulässig. Zum einen wird nicht aufgezeigt, wie sich die derzeitige Lärmbelastung verteilt und wie damit eine Überdeckung der Baulärmimmissionen erfolgt. Es ist im Gegenteil zu vermuten, dass die relativ gleichmäßigen Immissionen aus dem Verkehr nur ein Hintergrundgeräusch bilden, das von den Baulärmimmissionen überlagert wird und besonders laute Bauarbeiten deutlich herausragen werden. Detaillierte Untersuchungen dazu fehlen und stellen aus unserer Sicht einen erheblichen Mangel der Planfeststellungsunterlagen dar, da hierdurch keine Beurteilung stattfinden kann. Es ist deshalb eine detaillierte Untersuchung des baustellenbedingten Lärms mit einer genauen Definition aller Bauphasen sowie einer Darstellung eventueller Überschreitungen der AVV Baulärm erforderlich. In einem Schallschutzkonzept hat die DB des Weiteren nachvollziehbar darzulegen, wie sie durch Abschirmmaßnahmen ein möglichst hohes Wirkungspotenzial erreicht. Dazu ist eine individuelle Konzeptionierung des Lärmschutzes*

für jede Baustelle notwendig. „Neuartige Maßnahmen zur Minderung von Baulärm –Systeme, Methoden, Wirkungen“, 2007 von der Universität Stuttgart und dem Fraunhofer-Institut für Bauphysik müssen ebenso Berücksichtigung finden wie die prioritäre Errichtung der Lärmschutzwände vor Durchführung von Gleisbauarbeiten oder die verkehrstechnische Erschließung der Baustellen außerhalb der Ortschaften. Der derzeit vorliegende Bericht zum bauzeitlichen Schallschutz ist ungenügend und es muss nach Abschluss des Vergabeverfahrens unter Berücksichtigung des konkreten Bauverfahrens und –ablaufes, der tatsächlich eingesetzten Maschinen und Geräte, deren Schalleistungswirkpegel, der tatsächlichen Einsatzzeiten sowie der tag- und stundengenauen Verteilung der Einsatzzeiten bei jeder Baumaßnahme ein individuelles Konzept zum Schutz der Anlieger vor Baulärm erstellt werden. Das Konzept muss qualifiziert darstellen, wie die Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben zum Baustellenlärm sichergestellt werden soll und sollte mindestens die Elemente enthalten, die in der Stellungnahme des SG 50 auf Seite 8 a) bis f) aufgeführt sind.

8. Erschütterungen / sekundärer Luftschall

Die DB hat an 9 Messorten Schwingungsmessungen an der vorhandenen Strecke durchgeführt. Auf welcher Grundlage nun die Gebäude ausgewählt wurden und warum diese Gebäude auch für die Nachbargebäude repräsentativ sind, wird nicht erläutert. Dabei ist die Größe der Erschütterungsimmissionen neben den Zugparametern und dem Gleisbauzustand auch immissionsseitig von den Untergrundverhältnissen zwischen Bahntrasse und Gebäudefundament, vom Gebäudefundament und dem tragenden Mauerwerk, der Deckenkonstruktion und –größe, sowie von der Stockwerkzahl abhängig. Deshalb ist es nicht schlüssig, ausgehend von den 9 gemessenen Gebäuden auf die Erschütterungen bei den umliegenden Gebäuden zu schließen.

Auf Basis der neun gemessenen Gebäude „wurde die Gesamtzahl von Gebäuden mit Betroffenheiten abgeschätzt“ und anhand der geringen Anzahl an geschätzten, betroffenen Gebäuden eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Mit dem Schluss, dass weitergehende Minderungsmaßnahmen aufgrund der geringen Anzahl von betroffenen Gebäuden unwirtschaftlich sind. Es ist daher die erschütterungstechnische Untersuchung einschließlich der Kosten-Nutzen-Analyse dahingehend zu überarbeiten. An allen relevanten Immissionsorten sind frühestens nach 6 Monate nach Inbetriebnahme durch Messungen der Erschütterungen die Einhaltung der Anforderungen nach DIN 4150-2 zu überprüfen. Bei Überschreitung der Anhaltswerte nach DIN 4150-2 sind weitere Maßnahmen zu veranlassen, die eine deutliche Minderung der Immissionen zum Ziel haben.

An allen relevanten Immissionsorten ist frühestens nach 6 Monate nach Inbetriebnahme durch Messungen des sekundären Luftschalls die Einhaltung der Anforderungen nach TA Lärm zu überprüfen. Bei Überschreitung der Immissionsrichtwerte nach TA Lärm für den sekundären Luftschall sind weitere Maßnahmen zu veranlassen, die eine deutliche Minderung der Immissionen zum Ziel haben.

Hier greifen wir das Fazit der Stellungnahme des SG 50 auf und fordern die darin genannten Maßnahmen.

Fazit: Die nicht geregelte Verfahrensweise zur Ermittlung des sekundären Luftschalls nutzt die DB zur Herabsetzung der Beurteilungswerte, wodurch dem Vorsorgegrundsatz des BImSchG aus unserer Sicht nicht entsprochen wird. Es ist daher die Untersuchung zum sekundären Luftschall nach den Vorgaben der TA Lärm und ohne Berücksichtigung des Schienenbonus zu überarbeiten.

Im Ortsbereich von Breitengüßbach sind (z. B. Bahnhofstraße, Am Damm, Untere Watt) Gebäude sehr nahe an den geplanten Stützwänden situiert. Für diese Bereiche erscheinen ebenfalls gebäudetechnische Beweissicherungen zweckmäßig. Durch Rammen, Bohren oder Rütteln können erhebliche Erschütterungsimmissionen auch in größeren Abständen von der Baustelle auftreten. Sollten die Anhaltswerte der o. g. Normen beim Bau nicht einzuhalten sein, sind durch andere Maßnahmen wie Beschränkung der Betriebszeiten oder sogar kurzfristige Umquartierung der Anwohner erhebliche Belästigungen weitgehend zu vermeiden. Dazu sollte die DB nach genauerer Kenntnis des Bauablaufs bzw. Bauausführung detaillierte Angaben machen. Für die relevanten Berei-

che sind vor bzw. nach den Baumaßnahmen gebäudetechnische Beweissicherungen zu veranlassen. Es dürfen grundsätzlich nur erschütterungsarme Bauverfahren und Baumaschinen nach dem Stand der Erschütterungsminderungstechnik zum Einsatz kommen.

Die vorgenannten Einwände, Forderungen und Anmerkungen der Gemeinde Breitengüßbach stellen keine abschließende Auflistung dar. Weitere Einwände, Forderungen und Anmerkungen der Gemeinde Breitengüßbach bleiben im laufenden Verfahren ausdrücklich vorbehalten.

Breitengüßbach, den 29.07.2014

Reinfelder

1. Bürgermeisterin

Der Einwand ist Bestandteil des Gemeinderatsbeschlusses vom 29. Juli 2014 zu o.g. Betreff.