

## Inhaltsverzeichnis

zum 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

Inhalte:	Seite:
<b>A. Betroffenheit</b>	1
<b>B. Einwendungen</b>	3
<b>1. Alternativlösungen zum gewählten Trassenverlauf und Spurplan</b>	3
<b>2. Hydrogeologie / Wasserrechtliche Belange</b>	4
<b>3. Ingenieurbauwerke, Straßen und Wege</b>	4
3.1 Generell	4
3.2 Straßenbrücke (SÜ) km 7,275 Wirtschaftswegüberführung	5
3.3 Eisenbahnbrücke (EÜ) km 7,574 Gehwegunterführung Bahnhof Breitengüßbach mit Bahnsteigzugang	5
3.4 EÜ km 7,996 Gehwegunterführung Güßbach	6
3.5 SÜ km 8,149 Kreisstraße BA 16	6
3.6 SÜ km 8,838 Staatsstraße St 2197	7
3.7 Überwerfungsbauwerk km 9,645	7
3.8 Abbruch EÜ km 9,578	8
3.9 Bahnparallele Wege	8
3.10 Geh- und Radwege	8
3.11 Überholungs- bzw. Staugleis Gemarkung Kemmern	9
<b>4. Schallimmissionen und Erschütterungen</b>	9
<b>5. Ver- und Entsorgungsleitungen</b>	17
<b>6. Baustelleneinrichtungsflächen und -zufahrten, Transportwege</b>	18
6.1. Bahnüberführung am Kreisel	18
6.2. Nikolausstraße	18
6.3. Fußweg „Am Damm“	18
6.4. Kapellenstraße, Sandstraße, Ahornstraße, Finkenweg und Maintalstraße	18
6.5. Am Sportplatz und Tiergartenstraße	19
6.6. Erlein	19
6.7. Straßenbrücke St 2197	19
6.8. Untere Watt	19
6.9. Ortsstraßen „Zentrum“ und „Brückenweg“	19
6.10. Stichstraße westlich der „Unteroberndorfer Straße“ auf Höhe km 9,08	19
<b>7. Auswirkungen und Realisierung des Bauvorhabens</b>	21

### Abkürzungsverzeichnis:

VDE8	Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 (Neu- und Ausbau von Strecken bzw. -abschnitten zwischen Nürnberg, Erfurt, Halle, Leipzig und Berlin)	WHG	Wasserhaushaltsgesetz
EÜ	Eisenbahnüberführung	BÜ	Bahnüberführung
BImSCHG	Bundes-Immissionsschutzgesetzes	GG	Grundgesetz
VwVfG	Verwaltungsverfahrensgesetz	BImSchV	Bundes-Immissionsschutzverordnung
BüG	„besonders überwachten Gleise“		

## **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 erhebt Einwendungen im o.g. Planfeststellungs- und Planänderungsverfahren zum Aus- und Neubau entlang der o.g. Bahntrasse innerhalb der Gemarkung Breitengüßbach und der Gemarkung Unteroberndorf, wie im Folgenden begründet:

#### **A. Betroffenheit**

Die Gemeinde Breitengüßbach ist die im Planfeststellungsabschnitt 23-24 am stärksten betroffene Gemeinde hinsichtlich Streckenverlaufs, Verbreiterung des Bahnkörpers, Anzahl und Masse der Ingenieurbauwerke, Intensität der Schallimmissionen und Erschütterungen und den Auswirkungen des Bauvorhabens.

Die Gemeinde Breitengüßbach beheimatet ca. 4 700 Menschen, beschäftigt 54 Mitarbeiter und vermietet Wohnraum für 17 Personen.

Zudem stellt sie mit der Grund- u. Mittelschule, den Kindertageseinrichtungen, den Sport- und Freizeitstätten, den Friedhöfen etc. die Grundversorgung mit Einrichtungen der öffentlichen Daseinsvorsorge sicher. Ebenso hat die Gemeinde in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit gemeindliche Feuerwehren aufzustellen und hierdurch für den abwehrenden Brandschutz und technischen Hilfsdienst zu sorgen.

Siehe auch

#### *Verfassung des Freistaates Bayern Art. 83*

*(1) In den eigenen Wirkungskreis der Gemeinden (Art. 11 Abs. 2) fallen insbesondere die Verwaltung des Gemeindevermögens und der Gemeindebetriebe; der örtliche Verkehr nebst Straßen- und Wegebau; die Versorgung der Bevölkerung mit Wasser, Licht, Gas und elektrischer Kraft; Einrichtungen zur Sicherung der Ernährung; Ortsplanung, Wohnungsbau und Wohnungsaufsicht; örtliche Polizei, Feuerschutz; örtliche Kulturpflege; Volks- und Berufsschulwesen und Erwachsenenbildung; Vormundschaftswesen und Wohlfahrtspflege; örtliches Gesundheitswesen; Ehe- und Mütterberatung sowie Säuglingspflege; Schulhygiene und körperliche Ertüchtigung der Jugend; öffentliche Bäder; Totenbestattung; Erhaltung ortsgeschichtlicher Denkmäler und Bauten.*

#### *GO Art. 57 Aufgaben des eigenen Wirkungskreises*

*(1) <sup>1</sup> Im eigenen Wirkungskreis sollen die Gemeinden in den Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit die öffentlichen Einrichtungen schaffen und erhalten, die nach den örtlichen Verhältnissen für das wirtschaftliche, soziale und kulturelle Wohl und die Förderung des Gemeinschaftslebens ihrer Einwohner erforderlich sind, insbesondere Einrichtungen zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit und Ordnung, der Feuersicherheit, der öffentlichen Reinlichkeit, des öffentlichen Verkehrs, der Gesundheit, der öffentlichen Wohlfahrtspflege einschließlich der Jugendhilfe, des öffentlichen Unterrichts und der Erwachsenenbildung, der Jugendertüchtigung, des Breitensports und der Kultur- und Archivpflege; hierbei sind die Belange des Natur- und Umweltschutzes zu berücksichtigen. <sup>2</sup> Die Verpflichtung, diese Aufgaben zu erfüllen, bestimmt sich nach den besonderen gesetzlichen Vorschriften.*

Die Gemeinde Breitengüßbach fordert, dass innerhalb der Aufgaben des eigenen Wirkungskreises die jeweils geltenden gesetzlichen Vorgaben sowohl während der Bauphase als auch nach Realisierung des Projektes VDE 8 strikt eingehalten werden. Eine Überschreitung der maßgebenden Immissionsgrenzwerte werden wir nicht akzeptieren. Ebenso werden wir es nicht hinnehmen, dass sich bahninterne Richtlinien über geltendes Recht hinwegsetzen.

Die Gemeinde Breitengüßbach ist Eigentümer oder Nutzer oder Baulastträger folgender Grundstücke, Wege und Straßen:

**Betroffene Flurstücke Gemarkung Breitengüßbach:**

1293/11, 324/41, 324/26, 324/38, 324/27, 324/39, 1887/2, 324/44, 1887, 1887/1, 324/43, 1916/1, 1918/4, 220/2, 313, 327, 333/2, 333, 334/3, 329, 324/35, 1325, 1491, 1825/12, 1825/2, 1820/1, 1834, 1550/2, 324/48, 1785/37, 1814/4, 324/22, 324/46, 324/45, 324/8, 324/6, 324/7, 1938/67, 1938/5, 1938/6, 1938/1, 342/1, 33/2, 19, 1903/4, 342/6, 341, 342, 348/2, 342/7, 1832, 1602/3, 1666/13, 1545/3, 33/3, 1830, 33/1, 1826/2,

**Betroffene Flurstücke Gemarkung Unteroberndorf:**

416, 527/12, 1045/2, 428/28, 460/15, 468/2, 460/17, 460/16, 527, 533/9, 375/6, 387, 392, 403, 402, 589,

**Flurnummern der Einrichtungen:**

Kindertageseinrichtung der Gemeinde Breitengüßbach, Seebaumstraße 2, 1053/3, 1053/2

Grund- und Mittelschule Breitengüßbach, Schulstraße 12, 1851

Hans-Jung-Halle, Am Sportplatz 18, 1774

Gemeindeturnhalle, Zentrum 1, 1832

Freiwillige Feuerwehr Breitengüßbach, Brückenweg 7, 1830

Freiwillige Feuerwehr Unteroberndorf, Sandstr. 2 b, 1/58

Bauhof der Gemeinde Breitengüßbach, Am Klängen 3, 1666/16, 1666/17, 1666/64

Rathaus der Gemeinde Breitengüßbach, Kirchplatz 4, 101

Kläranlage der Gemeinde Breitengüßbach, Lichtenfelser Straße, 288

**Mietwohnungen/Häuser der Gemeinde Breitengüßbach:**

Bahnhofstraße 15, 1324/2

Bühlstraße 4, 1066/2

Zentrum 2, 1832

Dorfplatz 2, 20

Alter Friedhof, 1887

Neuer Friedhof, 1916/1

Aussegnungshalle, 1887, 1887/1, 1903/4

## **Straßenbezeichnungen der Baustraßen:**

Bamberger Straße, Leonhardstraße, Nikolausstraße, Bahnhofstraße, Baunacher Straße, Lichtenfelser Straße, Zückshuter Straße, Zentrum, Brückenweg, Erlein, Klingenstraße, Untere Watt, Am Damm, Bergstraße, Adlerstraße, Maintalstraße, Tiergartenstraße, Am Sportplatz, Ahornstraße, Sandstraße, Kapellenstraße, Unteroberndorfer Straße

Wir fordern vor Baubeginn und nach Ende des Baus ein Beweissicherungsverfahren für o. g. Gebäude, Einrichtungen sowie Wege und Straßen inklusive Versorgungsleitungen zu Lasten des Bauträgers. Ohne diese Maßnahme verweigert die Gemeinde Breitengüßbach die Zustimmung zur geplanten Nutzung.

Die Gemeinde Breitengüßbach weist darauf hin, dass das gemeindliche Ortsstraßennetz nicht für Schwerlastverkehr ausgelegt ist. Generell sind durch das Projekt VDE 8.1 entstandene Schäden, durch die Bahn AG zu erstatten.

Grunderwerb, Grunddienstbarkeiten und vorübergehende Grundinanspruchnahmen von gemeindlichen Flächen sind mit der Gemeinde Breitengüßbach stets abzusprechen und auf Kosten der Bahn AG abzuwickeln.

Für den Wertverlust an den Immobilien und den damit verbundenen deutlichen Minderungen der Mieteinnahmen fordert die Gemeinde Breitengüßbach einen finanziellen Ausgleich.

Prinzipiell sind alle Angaben in den Planfeststellungsunterlagen, vor allem wenn diese in Beziehung zueinander stehen, auf Richtigkeit zu prüfen. Nachteile die aus solch einer nicht stimmigen Darstellung entstehen können, sind von der DB AG zu kompensieren.

Des Weiteren hat die Plausibilitätsprüfung der schalltechnischen Berechnungsgrundlagen durch die Ingenieurgesellschaft für Bauphysik, Akustik und Schwingungstechnik mbH (IBAS) vom 08.10.2013 inklusive des Nachtrags vom 14.10.2013 sowie die Ausführungen vom Landratsamt Bamberg – Zeichen 41.2-610-3328 – mit Entwurf vom 09.10.2013 zum Anhörungsverfahren zu o.g. Betreff Anwendung zu finden.

## **B. Einwendungen**

### **1. Alternativlösungen zum gewählten Trassenverlauf und Spurplan**

Die Anfrage wurde bereits in einer Ausschusssitzung am 19.02.13 an die DB ProjektBau GmbH gerichtet. Mit Protokoll vom 09.04.2013 wurde das Ergebnis der Gemeinde Breitengüßbach mitgeteilt. Auf Nachfrage im Gespräch vom 07.05.2013 gaben die Vertreter der Bahn offen zu, die Anfrage nicht erneut geprüft sondern die damalige Begründung aus dem Jahr 1996 (ohne sich dieser erneut anzunehmen) einfach in das Protokoll übernommen zu haben. Die Gemeinde Breitengüßbach ist mit der DB ProjektBau GmbH so verblieben, dass die Planungsvariante – Westumfahrung in Breitengüßbach – nochmals nachgeprüft wird.

Desweiteren wurde eine Alternativvariante für das Überwerfungsbauwerk bei Unteroberndorf (am 20.09.2013) eingereicht. Bei dieser Variante liegen die beiden ABS-Schnellfahrgeleise von Bamberg/Hallstadt kommend bereits beide im Osten, um einen kreuzungsfreien Nahverkehr/Ebern und DB-Regio zu ermöglichen. Die erforderliche Gleisanordnung kommt entweder schon von Bamberg-Nord bzw. wäre im Überhol- bzw. Betriebs-Bahnhof Breitengüßbach zwischen Breitengüßbach und Hallstadt zu bewerkstelligen. Ab der Kreisstraße BA 16 wird, nach dem Abzweig der Nebenstrecke Bamberg-Ebern die Alttrasse unter das jetzige Niveau abgesenkt und unterfährt die ABS, diese verläuft etwa in Höhenlage der derzeitigen Gleise innerhalb der Absenkung und wird aus Lärmschutzgründen überschüttet. Die bestehende Alttrasse wird wie

bisher befahren und nimmt tagsüber Teile des Güterverkehrs sowie den gesamten regionalen Personenverkehr Bamberg-Lichtenfels/Hof einschl. der Nebenstrecke von/nach Ebern auf; Die ABS nimmt den Schnellverkehr bzw. nächtliche Güterzüge auf; Auf Grund der prognostizierten Verkehrszunahme des Güterverkehrs verbunden mit einer Zunahme der Lärmemission sind entlang des Streckenabschnittes innerhalb der Ortsgrenzen zusätzliche Schallschutzmaßnahmen durchzuführen;

Ebenso eingereicht (am 28.08.2013) wurde ein Verbesserungsvorschlag zum gewählten Spurplan, der die Möglichkeit der Beibehaltung des bestehenden Bahnhofs aufzeigt.

Zu dem Bauwerk Gehwegunterführung Güßbach bleibt die Frage der Verwendung einer üblichen Stahltragbrücke ohne Stützen, welche eine geringere Konstruktionshöhe hat und somit eine Vergrößerung der Durchgangshöhe auf ca. 2,80 m ermöglichen würde, weiterhin unbeantwortet.

Alle o. g. Alternativvorschläge werden im Erläuterungsbericht nur allgemein und ohne vorhandene Detailpläne bzw. gar nicht angesprochen. Mögliche, örtlich begrenzte Alternativtrassen werden – wenn überhaupt – nur oberflächlich betrachtet. Wir fordern eine intensive Prüfung bzw. Machbarkeitsstudie der o. g. Alternativen. Eine aussagekräftige Antwort hierzu ist nachzureichen.

## **2. Hydrogeologie / Wasserrechtliche Belange**

Die Entwässerung des im Gleisbereich anfallenden Niederschlagswassers, inkl. der Errichtung und Unterhalt der Entwässerungseinrichtungen hat ausschließlich auf Kosten des Verursachers zu erfolgen.

Die während der Bauzeit abzupumpenden Grundwässer müssen vor Einleitung in der Regel vorbehandelt werden, z.B. durch Absetzbecken, damit keine nachhaltig qualitative Beeinträchtigung der aufnehmenden Gewässer erfolgt.

Bei folgenden Ingenieurbauwerken müssen Bauwasserhaltungen eingerichtet werden: 160 / 7,996 / Erneuerung EÜ Güßbach. Sollten weitere Bauwerke im Grundwasserbereich errichten werden, gilt gleiches.

Beweissicherungsmaßnahmen (Grundwasserstandsmessungen, Messungen an Oberflächen-gewässern) sind vor, während und nach den Baumaßnahmen durchzuführen.

Falls belastetes Bodenmaterial oder belastete Altholzschwellen gelagert werden müssen, so sind geeignete Vorkehrungen zum Bodenschutz zu ergreifen (z.B. Mulden, Abdeckung).

Bei Hochwassergefahr sind Anlagen zum Umgang mit wassergefährdenden Stoffen, Fahrzeuge, Baumaschinen und Arbeitsgeräte mit dem entsprechenden Zubehör rechtzeitig aus den Überschwemmungsbereichen zu räumen.

Das Einleiten des anfallenden Niederschlagswassers in die vorhandenen Vorfluter, sowie in das Grundwasser stellen Gewässerbenutzungen dar, wofür es gemäß § 9 Abs. 1 Nr. 4 i.V.m. § 8 Abs. 1 WHG einer wasserrechtlichen Erlaubnis bedarf.

## **3. Ingenieurbauwerke, Straßen und Wege**

### **3.1 Generell**

Bei den neu zu erstellenden Fußwegüberführungen sowie den Bahnsteig zu- und -abgängen ist auf eine barrierefreie Ausführung zu achten. Die diesbezüglichen Forderungen der jeweiligen Kommunen werden vom Landratsamt Bamberg ausdrücklich unterstützt. Es entspricht den Zielen der Verkehrssicherheit, wenn sichergestellt wird, dass die Überführungen und die Bahnsteige auch mit einem Rollstuhl, Rollator

oder einem Kinderwagen passierbar sind. Um zu hohe (über 6 %) Steigungen zu verhindern, sind ggf. Zwischenpodeste vorzusehen.

Im gesamten Planungsbereich wird gegen das Antidiskriminierungsgesetz verstoßen. Behinderten oder eingeschränkt bewegungsfähigen Menschen wird der Zugang zu den Nahverkehrszügen verwehrt. Die Bahn verweigert allen Gemeinden einen diskriminierungsfreien Zugang bzw. eine diskriminierungsfreie Teilhabe am ÖPNV. Da dieses Problem auch bei Kinderwagennutzung besteht, werden auch diese Personen ausgegrenzt. Ältere Reisende mit Koffern gehören ebenfalls zu den ausgegrenzten Personenkreisen. Deshalb bestehe die Gemeinde Breitengüßbach auf die Schaffung barrierefreier Zugänge zu den Bahnsteigen auf Kosten des Verursachers, da es bisher auch möglich war, barrierefrei bis an den Bahnsteig zu gelangen und eine Verschlechterung des jetzigen Zustands nicht toleriert werden muss.

Die als BÜ-Ersatz vorgesehenen neuen Bahnüber- und -unterführungen sollten nach Möglichkeit den von den betroffenen Gemeinden geltend gemachten Belangen entsprechen und über eine ausreichende Breite verfügen, die einen gefahrlosen Begegnungsverkehr zulässt. Sollte dies nicht machbar sein, müssen aber zumindest ausreichende Sichtbeziehungen gegeben sein.

### 3.2 Straßenbrücke (SÜ) km 7,275 Wirtschaftswegüberführung

Die geplante Bahnüberführung am Kreisel soll mit der Breite einer Ortsstraße ausgebaut werden, damit ein Gegenverkehr möglich ist. Die Überquerung soll dazu dienen, den Bauverkehr nicht durch die Ortsmitte zu leiten, sondern über den „Süden“ von Breitengüßbach auf die Autobahn. Zudem wird diese Überquerung unbedingt benötigt, wenn innerorts die Brücke BA 16 verlegt wird. Zwingend erforderlich ist die Bahnüberführung auch als Rettungsweg für die örtliche Feuerwehr Breitengüßbach und ebenfalls für die überörtlichen Rettungsfahrzeuge, um schnellst möglich das östliche Gemeindegebiet zu erreichen.

In Dammlage überquert der Wirtschaftsweg die Bahnstrecke und schließt östlich der Bahn an den neu zu errichtenden bahnparallelen Wirtschaftsweg an. Dieser ist so auszubauen, dass er leistungsfähig – wie bisher als Zufahrt (40 Tonnen) zum ehemaligen Munagelände – Holztransportfahrzeuge aufnehmen kann.

Zudem ist ein Geh- und Radweg vorzusehen, um die sichere Überquerung der Radfahrer und Fußgänger zu gewährleisten, auch bei einer evtl. Vollsperrung von Brücken, die Breitengüßbach-Ost und West verbinden.

### 3.3 Eisenbahnbrücke (EÜ) km 7,574 Gehwegunterführung Bahnhof Breitengüßbach mit Bahnsteigzugang

Im gesamten Planungsbereich wird gegen das Antidiskriminierungsgesetz verstoßen. Behinderte oder eingeschränkt bewegungsfähige Menschen wird der Zugang zu den Nahverkehrszügen verwehrt. Die Bahn verweigert allen Gemeinden einen diskriminierungsfreien Zugang bzw. eine diskriminierungsfreie Teilhabe am ÖPNV. Da dieses Problem auch bei Kinderwagennutzung besteht, werden auch diese Personen ausgegrenzt. Ältere Reisende mit Koffern gehören ebenfalls zu den ausgegrenzten Personenkreisen. Deshalb bestehe die Gemeinde Breitengüßbach auf die Schaffung barrierefreier Zugänge zu den Bahnsteigen auf Kosten des Verursachers, da es bisher auch möglich war, barrierefrei bis an den Bahnsteig zu gelangen und eine Verschlechterung des jetzigen Zustands nicht toleriert werden muss.

Um einer Schlauchwirkung, die sich bei einer Länge ab 15 m Tunnel ergibt, entgegenzuwirken, ist eine Lichte Weite  $\geq 4,00$  m vorzusehen.

Die Treppe sowie die Schweizer Rampe zum Inselbahnsteig sind mit einer transparenten Überdachung auszuführen. Am Mittelbahnsteig ist ein überdachter, wettergeschützter Wartebereich einzurichten.

Die gesamte Anlage ist ausreichend zu beleuchten.

Die Unterführung ist so zu gestalten, damit ein gefahrloser Begegnungsverkehr möglich ist.

Die Mauerkante zu den Zu- und Abgängen sind abzurunden, um das Sichtfeld zu erweitern.

Die Mehrkosten für die Barrierefreiheit sind von der Bahn als Verursacher zu tragen.

Das ehemalige Bahnhofsgelände und die dazugehörigen Nebengebäude sind städtebaulich einzubinden.

#### 3.4 EÜ km 7,996 Gehwegunterführung Güßbach

Die bisher unzureichende lichte Höhe des unterführten Fußweges wird auf 2,50 m erhöht, damit ein kombinierter Geh- und Radweg möglich ist.

Die Anbindung des bestehenden Geh- und Radweges an die Unterführung ist so anzupassen, dass ein gefahrloses Ein- und Ausfahren in die Unterführung möglich ist.

#### 3.5 SÜ km 8,149 Kreisstraße BA 16

Die im Planfeststellungsverfahren dargestellte Straßenüberführung soll aus Gründen der Verkehrssicherheit für Autofahrer, Radfahrer und Fußgänger als Straßenunterführung ausgeführt werden.

Die Forderung wird wie folgt begründet:

- Steigungen und Gefälle über 6,1 % (geplant sind 8 %) können dadurch vermieden werden, da die neue Brücke ca. 1,50 Meter höher wird. Zudem entspricht das geplante Brückenbauwerk in Sachen Barrierefreiheit nicht ansatzweise der DIN 18024 Teil 1 (Planungsgrundlage - Straßen, Plätze, Wege, öffentliche Verkehrs- und Grünanlagen sowie Spielplätze).
- Die Steigungen und Gefälle der Anbindungen würden sich ebenfalls erhöhen.
- Die Barrierefreiheit ist somit nicht mehr gewährleistet
- Die geplante Brücke stellt grundsätzlich eine Verschlechterung zum Bestand dar.
- Zusätzliche Lärmquellen zum Straßenverkehr können reduziert werden.
- Die Sichtweite durch die höhere Kuppelausrundung verschlechtert sich.
- Schon jetzt ist bei Schnee- und Glatteisgefahr eine problemlose Überquerung der Brücke nicht möglich. Dies würde sich bei einer Anhebung der Steigung nochmals verschlechtern.
- Die lange und hohe Winkelstützmauer südwestlich des geplanten Bauwerks würde dadurch hinfällig werden. Ortsbild und Sichtbeziehungen bleiben dadurch erhalten.

Sollte hier einer angestrebten Straßenunterführung der BA 16 nicht zugestimmt werden, fordert die Gemeinde Breitengüßbach, mittels Unterführung des Fuß- und Radweges, weiterhin eine diskriminierungsfreie Gleisquerung zu verwirklichen.

Streckenführung: Straße „Am Damm“, von hier Unterführung unter die Bahntrasse, Weiterführung an der Friedhofsmauer entlang zum Friedhof, mit Abzweig durch eine Durchbindung im Widerlager der Brücke der BA 16 zum bestehenden westlichen Parallelweg an der Bahnlinie. Vor allem für den Schulweg ist dies eine sichere Alternative mit autoverkehrs-freien Abschnitten zwischen Ortszentrum und Schule.

### 3.6 SÜ km 8,838 Staatsstraße St 2197

Beim Neubau der Straßenbrücke für die St 2197 bei km 8,838 wird für den Baustellenverkehr eine einspurige Umfahrung über eine Behelfsbrücke nördlich des vorhandenen Bauwerks vorgesehen. Der örtliche Verkehr zwischen Breitengüßbach und Unterberndorf wird über die Straße „Untere Watt“ östlich der Bahn und der überörtliche Verkehr wird über die BAB 73 und die B 4 umgeleitet. Die Gemeinde Breitengüßbach fordert, dass die geplante Behelfsbrücke unbedingt als Umleitungsbrücke für das östliche Gemeindegebiet ausgebaut wird, d. h. sie muss für den Gesamtverkehr und Schulbusverkehr ausgelegt sein. Eine Umleitung durch die „Untere Watt“ wird nicht akzeptiert. Zudem ist dieser Ausbau unerlässlich als Rettungsweg einzuplanen.

Auf der östlichen Seite der Straßenüberführung ist eine Überquerungshilfe zum Fuß- und Radweg auf der südlichen Seite der Brücke einzurichten.

### 3.7 Überwerfungsbauwerk km 9,645

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, lässt die Gemeinde Breitengüßbach nicht gelten. Das bestehende Landschaftsbild wird hier unerträglich beeinträchtigt.

Das Überwerfungsbauwerk an dieser Stelle zu platzieren, wird von der Gemeinde Breitengüßbach abgelehnt. Da sich dadurch überhöhte Lärmwerte auf das ostwärtige Baugebiet und den Ortsteil Unterberndorf ergeben. Damit ist eine gemeindliche Entwicklung nach Nord-Ost nicht mehr möglich. Das Grundrecht auf körperliche Unversehrtheit nach Art. 2 GG ist hier unbedingt stärker zu gewichten, als landschaftsplanerische Aspekte.

Ein solches Bauwerk ist mit ganz erheblichen zusätzlichen Lärmeinwirkungen verbunden, die im vorliegenden Fall umso gravierender sind, weil es sich hier nicht nur um eine in der Länge sehr begrenzte Brücke handelt, deren lärmschädigende Wirkung so hoch ist, wie wenn sich die Zugzahl verdoppeln würde, sondern um ein Bauwerk mit mehrfacher Länge einer Brücke, so dass zumindest ein weiterer Zuschlag diese zusätzliche Belastung realistisch wiedergeben würde.

Es ist nicht 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 liegenden Stellen 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.

Bei der Anordnung des Überwurfbauwerks sollte im Rahmen des Vorsorgegrundsatzes des BImSchG aus schalltechnischer Sicht geprüft worden sein, ob

- Anwohner schalltechnisch betroffen (z. B. verschlechtert) werden



- Alle Anwohner mit einer schalltechnischen Verschlechterung (über die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV hinaus) aktiv geschützt werden können
- Möglichst keine ungelösten Schallschutzfälle bedingt durch das Brückenbauwerk verbleiben, um den Grundsätzen des BImSchG zu genügen. Dies ist generell bei allen möglichen Standorten zu beachten.

Im Erläuterungsbericht ist nicht angeführt, ob eine schalltechnische „Standortprüfung“ bezüglich des Überwurfbauwerks durchgeführt wurde und ob an anderen Stellen eine geringere Anzahl von Personen durch die erhöhten Lärmimmissionen betroffen ist.

Der Standort des Überwurfbauwerks ist aus schalltechnischer Sicht vor allem dann ungünstig gewählt, wenn es zu einer Erhöhung der Emissionspegel (Güterzuglängen, Schienenschleifen bzw. BÜG, feste Fahrbahn anstatt Betonschwellen) kommt, da durch die exponierte Lage des Brückenbauwerks eine Abschirmung nur bedingt möglich ist.

Es ist zu prüfen, ob sich das Überwurfbauwerk unterirdisch realisieren lässt.

### 3.8 Abbruch EÜ km 9,578

Bedingt durch die neue Gleislage ist geplant, die bestehende Eisenbahnüberführung abzubrechen. Ein Ersatzbauwerk in unmittelbarer Nähe der vorhandenen Feldwegunterführung ist nicht vorgesehen. Die Zufahrt zu den Grundstücken zwischen Bahn und St 2197 bzw. westlich der St 2197 soll künftig über vorhandene Wege zwischen Bahn und St 2197 von der Bundesstraße B 4 aus erfolgen.

Durch den Abbruch wird die Bewirtschaftung für Forst- und Landwirtschaft wesentlich erschwert. Ebenso greift der Abbruch in die Gesamtheit der bestehenden Jagdfläche ein. Desweiteren stellt die EÜ die einzige Wegeverbindung zur Löschwasserversorgung der Freiwilligen Feuerwehr dar. Die Gemeinde Breitengüßbach fordert die Beibehaltung der EÜ. Der Weg ist weiterhin seiner öffentlich rechtlichen Widmung gemäß aufrecht zu erhalten.

### 3.9 Bahnparallele Wege

Die vorhandenen bahnparallelen Wege zur Erschließung der land- und forstwirtschaftlichen Flächen werden, soweit sie im Bau Feld liegen, verlegt. Die Wege werden unter Berücksichtigung der bestehenden Befestigungsart wiederhergestellt. Vor Rückbau der Wege ist unbedingt mit der Gemeinde Breitengüßbach Rücksprache zu nehmen.

Folgende Wege sind betroffen:

km 8,780 – km 8,995, westl. der Bahn: öffentlicher Feldweg

km 9,069 – km 9,566, östl. der Bahn: öffentlicher Feldweg

km 10,135 – km 10,243, westl. der Bahn: öffentlicher Feldweg

km 10,431 – km 10,502, westl. der Bahn: öffentlicher Feldweg

### 3.10 Geh- und Radwege

Auf Verlangen der Gemeinde Breitengüßbach werden öffentliche Geh- und Radwege ausgebaut:

km 7,993 – km 8,198, östl. der Bahn; inklusive Neubau eines Steges über den Güßbach

km 8,125 – km 8,182, westl. der Bahn

Die Ausgestaltung des Steges hat in Absprache mit der Gemeinde Breitengüßbach zu erfolgen. Die Kosten trägt die DB AG.

### 3.11 Überholungs- bzw. Staugleis Gemarkung Kemmern

Die gewählte Lage des Gleises in Höhe Kemmern muss aktive Schallschutzmaßnahmen in dem Maße vorsehen, dass sich die schalltechnische Situation für die Bebauung von Kemmern und Breitengüßbach dadurch nicht verschlechtert.

## 4. Schallimmissionen und Erschütterungen

Gemäß § 41 BImSchG ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass dadurch keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dabei dürfen die Kosten der Schutzmaßnahmen nicht außer Verhältnis zu dem angestrebten Schutzzweck stehen.

Schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche liegen dann vor, wenn die gebietsbezogenen Grenzwerte der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) überschritten werden.

Unter Beachtung der Verhältnismäßigkeit sind Grenzwertüberschreitungen durch aktive Schallschutzmaßnahmen entgegenzuwirken. Darüber hinaus notwendige Schallschutzanforderungen sind gemäß den Vorschriften der 24. BImSchV (Verkehrswege-Schallschutzmaßnahmenverordnung) auszuführen.

In der 24. BImSchV wird beim Schallschutz zwischen taggenutzten Wohnräumen (z. B. Wohnzimmer) und nachtgenutzten Wohnräumen (Kinderzimmer, Gästezimmer, usw.) unterschieden. Einschlägige Berechnungsvorschriften zum Schallschutz gegen Außenlärm berücksichtigen zudem auch den Unterschied zwischen dem Beurteilungspegel und dem Spitzenpegelereignis, um den besonderen Einfluss der Spitzenpegelereignisse zu bewerten. Ist eine Differenz zwischen dem Beurteilungspegel und dem Spitzenpegel von mehr als 10 dB gegeben, ist eine Anpassung der Berechnungsgrundlagen erforderlich. Die Berechnungsvorschriften der 24. BImSchV berücksichtigen dies jedoch nicht.

Eine Außerachtlassung der Spitzenpegel bei Zugvorbeifahrten ist nicht mehr anerkannte Regel der Technik. Im Erläuterungsbericht sind keine Angaben zu den zu erwartenden Spitzenpegeln vermerkt.

Verschiedene weiterführende Studien zu lärmmedizinischen Fragestellungen gehen davon aus, dass ab Lärmereignissen von 55 dB(A) bis 60 dB(A) (Innenraumpegel) eine Beeinträchtigung des Schlafens gegeben ist.

Die Gemeinde Breitengüßbach fordert eine Berechnung unter Einbeziehung des Spitzenpegels.

Es sind die von der Maßnahme lärmtechnisch betroffenen Wohneinheiten WE zu ermitteln, bei denen eine Überschreitung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV vorliegt. Im Erläuterungsbericht ist das Vorgehen zur Ermittlung der Wohneinheiten nicht angegeben. Es wird davon ausgegangen, dass in einem Gebäude auch mehr als eine Wohneinheit angeordnet sein können (z. B. Mehrfamilienwohnhaus mit 6 Wohneinheiten).

Im Erläuterungsbericht werden die untersuchten Varianten der Lärmschutzwände nicht näher ausgegeben. Abschließend ist nur die Variante, die im Rahmen der Verhältnismäßigkeit ausgewählt wurde, detaillierter definiert. Es ist jedoch davon auszugehen, dass im Rahmen der Variantenuntersuchung verschiedene Höhen der Lärmschutzwand sowie verschiedene Längen der Lärmschutzwand untersucht wurden. Es ist sonst nicht nachvollziehbar, wie teilweise bei höheren Wänden weniger Schutzfälle gelöst werden können (siehe z. B. Anlage 2.1, Erläuterungsbericht). Dies ist nur bei einer Verkürzung der Lärmschutzwand möglich.

Wurde keine Variation in der Länge durchgeführt, ist die Auswertung der Variantenuntersuchung zum Lärmschutz (siehe Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung – Beilage 2) vermutlich nicht korrekt.

Es ist auch nicht nachvollziehbar warum im Bereich Breitengüßbach, östlich der Bahn, die Variante 4 mit Gesamtkosten in Höhen von 8.661.370 EURO in Betracht gezogen wird, während sich die Kosten für einen Vollschutz auf 8.385.500 EURO belaufen. Somit erweist sich der Vollschutz nicht als unverhältnismäßig.

Im Bereich Breitengüßbach wären zum Einhalten der Immissionsgrenzwerte Lärmschutzwände mit bis zu 10 m Höhe notwendig. Die DB AG fast sich hier kurz, weil technisch max. 6 m Höhe über SO machbar sind. Es ist nicht zu akzeptieren, dass mangels Einsatz innovativer aktiver Schallschutzmaßnahmen und technischer Unzulänglichkeiten bei etwa ca. 30% der betroffenen Wohneinheiten die jeweiligen Nachtgrenzwerte nicht eingehalten werden.

Die Gemeinde Breitengüßbach fordert, den Vollschutz durch innovative aktive Schallschutzmaßnahmen zu realisieren.

Als abschließende Beurteilung zu den Beilagen 2 und 3 des Erläuterungsberichtes kann festgestellt werden, dass diese Angaben nicht plausibel bzw. nicht detailliert genug (Nachvollziehbarkeit) sind. Ggf. sind Häuser mit einer Veränderungssperre als „gelöste“ Schutzfälle registriert (Beilage 2) worden. Eine entsprechende Pegelangabe zu diesen Häusern fehlt dann in der Beilage 3. Durch die ggf. erforderliche Ergänzung der Außenwohnbereiche kann eine Verschiebung der gelösten Schutzfälle eintreten, in beide Richtungen, abhängig davon, ob mehr geschützte Wohnhäuser mit einer Vielzahl von Wohneinheiten oder einer geringen Anzahl von Wohneinheiten vorhanden sind. Die Beilagen 2 und 3 können ohne zusätzliche Angaben nicht nachvollzogen / geprüft werden.

Die Gemeinde Breitengüßbach fordert die Nachvollziehbarkeit der lärmtechnisch betroffenen Wohneinheiten.

Die für die passiven Schallschutzmaßnahmen angegebenen Kosten können nicht nachvollzogen werden, da Quellenangaben fehlen. Die Nachvollziehbarkeit ist schlüssig darzustellen. Zudem stimmen die Angaben in der Anlage 15.2.3 Lageplan zum Schallschutz ebenfalls nicht mit der Beilage 3 des Erläuterungsberichtes zur schalltechnischen Untersuchung überein.

Eine Dokumentation der Gesamtlärmbelastung der betroffenen Häuser fehlt. In der Beilage 3 werden lediglich die Schutzfälle mit einem entsprechend hohen Pegel aufgelistet, ohne diese näher zu benennen. Es ist nicht klar, inwieweit eine Gesamtlärmbelastung untersucht wurde. Die Gesamtlärmbelastung ist vollständig darzustellen.

Da durch passive Schallschutzmaßnahmen lediglich schutzbedürftige Räume in baulichen Anlagen geschützt werden, sind zum Schutz auch der Außenwohnbereiche und damit zum Erhalt eines lebenswerten Wohnumfeldes aktive Lärmschutzmaßnahmen passiven Maßnahmen vorzuziehen.

Abweichend zu der Planung der Bahn sollten die Lärmschutzwände in jedem Fall so dimensioniert werden (Höhe, Länge), dass an keinem vom Bahnlärm betroffenen Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen die Lärmsanierungswerte überschritten werden (keine Planung von Sanierungsfällen).

Eine lärmeffektivere Gestaltung der Abschirmelemente ist einzubeziehen. Es ist unverständlich, warum man die Lärmschutzwände nicht zum Gleis hin schräg nach oben auskragen lässt, wodurch der für die Lärminderung entscheidende Abschirmwinkel und somit der Minderungseffekt deutlich vergrößert würde, so dass auch die notwendige Verhältnismäßigkeit auf jeden Fall gegeben ist.

In die Verhältnismäßigkeit der Kosten aktiver Lärmschutzmaßnahmen sind alle Kosten eines Vollschutzes in nachvollziehbarer Weise einzubeziehen

Der aktive Schallschutz ist noch wesentlich zu verbessern/zu optimieren, um zum einen den ohnehin zu niedrig ermittelten Immissionswerten entgegen zu wirken und zum anderen die Lärmbelastung für die Betroffenen weiter zu minimieren.

Im Vergleich zu den Berechnungen im Planfeststellungsverfahren aus dem Jahr 1996 verschlechtert sich - trotz Berücksichtigung eines Bonus für das „besonders überwachte Gleis“ über den gesamten Planabschnitt - die Immissionssituation entlang der Ausbaustrecke nochmals erheblich (bis ca. 5 dB(A)). Dabei fehlen in den neuen Berechnungen alle Züge, die an weniger als an 3 Verkehrstagen in der Woche verkehren! Bei Berücksichtigung auch dieser Züge ist mit noch höheren Immissionspegeln zu rechnen. Die Berechnungen sind zu ergänzen und die Auswirkungen auf den Kreis der Betroffenen darzustellen.

Eine Erklärung für die hohe Pegelzunahme wird in den eingereichten Planunterlagen nicht gemacht. Für eine genauere Prüfung der Berechnungen fehlen in den Planunterlagen die Rechenschritte mit den verwendeten Eingangsdaten und Zwischenergebnissen. Die Bahn hat die höheren Immissionspegel näher zu erläutern. Änderungen im Vergleich zum Planungsstand 1996 sollten explizit dargestellt werden.

Die bei den Berechnungen zu Grunde gelegten Zugdaten (Art, Anzahl (alle), Fahrzeiten, Zuglängen, Geschwindigkeiten, Scheibenbremsenanteil) sollten verbindlich festgeschrieben werden.

Bezüglich der Plausibilität ist anzumerken, dass lediglich Güterzuglängen von 500 m zu berücksichtigen sind. Eine Güterzuglänge von 500 m entspricht dem in der Richtlinie Schall 03 angegebenen Anhaltswert für Ferngüterzüge. Im Rahmen der Planfeststellung soll jedoch ein Zeithorizont bis 2025 abgedeckt werden. Der Unterschied des Emissionspegels eines Güterzugs mit einer Länge von 500 m zu einer Länge von 700 m beträgt ca. 1,5 dB. Je nach Immissionspegel (wird aufgerundet) wäre dann eine Erhöhung von bis zu 2 dB denkbar, was zu einer deutlichen Ausweitung der zu untersuchenden Gebiete (entsprechende Erhöhung der Immissionspegel) führen würde. Zudem wird eine Geschwindigkeit von 100 km/h zugrunde gelegt. Die Gemeinde Breitengüßbach fordert Geschwindigkeitsreduzierung innerorts von Güterzügen im Besonderen und von allen weiteren Zügen im Allgemeinen.

Die maßgeblichen Schallemissionen werden auf beiden Strecken von den langsamen Güterzügen verursacht. Dies gilt insbesondere zur Nachtzeit. Daher ist die tatsächliche Güterzuglänge für die Eingrenzung der anspruchsberechtigten Bebauung bzw. die Auslegung der erforderlichen aktiven Schallschutzmaßnahmen entscheiden. Zudem ist die derzeitige Infrastruktur auf Zuglängen von bis zu 740 m ausgelegt.

Die vorhandene Diskrepanz zwischen den angenommenen Zuglängen (Güterzüge) ist darzulegen, da die Zuglänge einen erheblichen Einfluss auf die Schallsituation besitzt.

Nach Abschluss der Plausibilitätsprüfung erhielt die prüfende Ingenieurgesellschaft von der DB AG Angaben zu den Prognosezahlen der der Schienenstrecke übersandt. Entsprechend den vorgelegten Zahlen ist nunmehr für die Strecken 5100 und 5919 von einer Güterzuglänge von  $L = 700$  auszugehen. Für die entscheidende Nachtzeit ist von einer Erhöhung der Emissionspegel um ca. 1,7 dB im Vergleich zu den Ansätzen im Erläuterungsbericht auszugehen. Somit ist eine Neuberechnung / Neubewertung der Untersuchung erforderlich. Dies gilt insbesondere für den Bereich des Überwurfbauwerks, da hier eine verminderte Abschirmung der exponierten Quelle (durch die bestehende Bebauung) sowie eine geringere Bodendämpfung durch die Höhenlage der Quelle gegeben ist.

Entsprechend dem „Umweltleitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen, Teil VI“ und der maßgebenden 16. BImSchV werden ausdrücklich auch die

Außenwohnbereiche als „schutzbedürftig“ eingestuft und müssen ebenfalls lärmtechnisch untersucht werden. Diese Untersuchungen fehlen augenscheinlich. Es ist zu ermitteln, ob in den Außenbereichen Pegelüberschreitungen vorliegen.

Im Zuge der Planfeststellung sind die Pegelberechnungen weiter zu verfeinern, da i.d.R. nicht bei allen Fassaden, sondern nur bei den lärmzugewandten Fassaden und ggf. an den Seitenfassaden ein Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht. Entsprechend der Beilagen 3 und 4 des Erläuterungsberichts ist der Eindruck gegeben, dass jeweils das gesamte Gebäude / das gesamte Stockwerk einen Anspruch auf passiven Schallschutz besitzt. Dies ist i.d.R. nicht gegeben. Im Rahmen der Planfeststellung sind die Fassaden näher zu definieren. Entsprechende Berechnungen sind nirgends dokumentiert.

Bei Änderungen, die zu einer Verschlechterung der Immissionsituation führen, sollte der Kreis der Betroffenen mit Anspruch auf passiven Schallschutz auch noch nachträglich ausgeweitet werden.

Um die mit der besonderen Gleispflege verbundene Lärminderung zu gewährleisten, sind die Modalitäten des notwendigen Mess- und Schleifprogramms näher zu erläutern und mit dem Landesamt für Umwelt abzustimmen und festzuschreiben. Sollte das „besonders überwachte Gleis“ nachhaltig nicht die gewünschte Wirkung erzielen, muss die Bahn den notwendigen Schallschutz nachträglich durch Maßnahmen an anderer Stelle kompensieren.

Die Gemeinde Breitengüßbach fordert das Einrichten und Betreiben einer dauerhaften Lärmmessstation in Breitengüßbach zwecks Überwachung der so genannten „besonders überwachten Gleise“ (BüG), so wie dies auch in Niederfüllbach bereits betrieben wird, u.a. weil hier auch erst ab 80 km/h von einer Wirksamkeit auszugehen ist. Zum einen ist zu beachten, dass das Gleis in festgelegten regelmäßigen Zeitabschnitten messtechnisch / lärmtechnisch erfasst werden muss und bei einer Überschreitung der zulässigen Werte innerhalb von 12 Monaten ein Schleifen der Gleise durchzuführen ist. Ferner ist die Gemeinde Breitengüßbach über die Messergebnisse und Messvorgänge zu informieren.

In der bisherigen Praxis hat sich gezeigt, dass die Durchführung des Schienenschleifens, wenn überhaupt, unregelmäßig und damit höchst unbefriedigend für die Anwohner erfolgt. Sämtlichen Gesundheitsgefährdungen durch Schleifpartikelemissionen und Schleiflärm sowie Umweltbelastungen und Verschmutzungen die durch die Gleispflege entstehen ist entgegenzuwirken, ggf. entstehende Schädigungen sind seitens des Verursachers zu erstatten.

Das BüG ist auf der gesamten Strecke planungsrechtlich festzuschreiben. 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). 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 Dezibel (A) ab dem 01. Januar 2015 nicht mehr anzuwenden ist, fordern wir Selbes ab dem jetzigen Zeitpunkt.

Unabhängig davon hat sich die Bahn stärker als bisher für die Weiterentwicklung am Stand der Schallschutztechnik an der Emissionsquelle (Zug- und Schienenmaterial) und eine schnellere Nachrüstung insbesondere der Güterzüge, z. B. mit leiseren Bremsen (LL-Sohle), zu engagieren.

Es ist davon auszugehen, dass hohe Lärmschutzwände und Wälle nicht unbedingt den Stand der Lärminderungstechnik im Bereich der Eisenbahn darstellen. So sind beispielsweise derzeit schon bei verschiedenen Eisenbahnen auch niedrige Lärmschutzwände und Schienendämpfer in Betrieb.

Sobald innovative Techniken im Hinblick auf ihre Beiträge zur Minderung der Lärm- und/oder Erschütterungsemissionen technisch zugelassen und die Anerkennung der Minderungsbeiträge bis zur Realisierung des Bauprojektes erfolgt sind, sehen wir diese Maßnahmen als grundlegend.

Die Gemeinde Breitengüßbach fordert die Umrüstung der herkömmlichen Grauguss-Bremssohlen bei Güterzügen auf sogenannten LL-Sohlen [Abkürzung für »low noise, low friction« – wenig Lärm, niedriger Abrieb] zu forcieren.

Das in allen vorliegenden Plänen und in der Lärmberechnung berücksichtigte Schotterbett hat vollumfänglich Anwendung zu finden.

Eine generelle Tieferlegung aller Bahngleise im Bereich der Gemarkung Breitengüßbach und Gemarkung Unteroberndorf ist zu prüfen. Eine Anhebung des Gleisbetts muss vermieden werden.

Die Berechnungen für Immissionen sind ausschließlich abgeleitet von Emissionswerten durch den Zugverkehr. Dabei wurden Reflexionen vom Lärmschutzwall im Bereich Breitengüßbach Süd entlang der Autobahn A73 auf die Bebauung im Westen von Breitengüßbach nicht berücksichtigt.

Da eben nicht die Schallemission, sondern die durch den Zugverkehr erzeugte Immission in die betrachteten Gebiete zugrunde gelegt werden muss, sind die Isophonen in diesem Bereich neu zu berechnen und entsprechende weitere Gebäude entlang des Bereiches "Kemmerer Weg", "Bamberger Straße", etc. mit Anspruch auf passiven Lärmschutz zu markieren. Außerdem ist der aktive Lärmschutz in südliche Richtung zu verlängern.

Zur Weiterentwicklung der Gemeinden entlang der Ausbaustrecke sind bei der Bemessung der Schallschutzmaßnahmen nicht nur die mit Bebauungsplänen ausgewiesenen bzw. schon bebauten Flächen sondern auch die in den jeweiligen Flächennutzungsplänen dargestellten potentiellen Bauflächen zu berücksichtigen, wie bspw. im Süd-Osten von Breitengüßbach. In den Planfeststellungsunterlagen liegen hier die Schallbelastungen weiter über den Grenzwerten, die für eine Wohnbebauung zu akzeptieren sind.

Bezugnehmend auf den Bebauungsplan „Am Sandweg“ (rechtskräftig seit 1970): Im genannten Bebauungsplan sind folgende Flurnummern falsch eingestuft:

Flurnummer 383/2 Gemarkung Unteroberndorf anstatt Mischgebiet umstufen in allgemeines Wohngebiet

Flurnummer 1/89 Gemarkung Unteroberndorf (Teilfläche) anstatt Mischgebiet umstufen in allgemeines Wohngebiet

Flurnummer 1/90 (Teilfläche) Gemarkung Unteroberndorf anstatt Mischgebiet umstufen in allgemeines Wohngebiet

Gebäude, die mit einem „roten Stern“ gekennzeichnete sind (Veränderungssperre), sind bei der Auslegung der Schallschutzmaßnahmen mit zu berücksichtigen. Eine Differenzierung widerspricht dem Gleichheitsgrundsatz.

In den Anlagen zum Schallschutz sind eine Vielzahl von Häusern sowohl in Bereichen, in den die nächtlichen Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV eingehalten oder auch überschritten werden, mit einem roten \* markiert.

Es ist juristisch zu prüfen, ob eine solche Sperre vorliegt. Ist keine Veränderungssperre gegeben, haben diese Häuser in den Bereichen, in denen die Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden, ebenfalls Anspruch auf passiven Schallschutz im Rahmen der Lärmvorsorge bzw. können für ungeschützte Außenwohnbereiche Entschädigungszahlungen gewährt werden. Die Veränderungssperre ist primär verwaltungsjuristisch zu prüfen. Ggf. wurden mit dem roten \* lediglich die Häuser markiert, die nach 1996 genehmigt / errichtet wurden. Dennoch sind Widersprüche bei den berechneten Pegeln der Beilage 3 und den ausgegebenen Schutzfällen der Beilage 2 vorhanden. In der Beilage 3 werden augenscheinlich i. d. R. nur Pegelwerte für „zu lösende“ Schutzfälle angegeben, die keiner Veränderungssperre unterliegen. Die Vermutung liegt nahe, dass in der Beilage 2 auch „Immissionsorte mit einer Veränderungssperre“ ggf. als „gelöster“ bzw. „ungelöster“ Schutzfall vermerkt wurden.

Es ist juristisch zu prüfen, inwieweit eine Veränderungssperre vorlag. Sollte dies der Fall sein, ist zu prüfen, ob die Immissionsorte mit einer „Veränderungssperre“ überhaupt in der Statistik der zu lösenden Fälle mitgezählt werden können / dürfen, da diese keinen Anspruch auf passiven Schallschutz besitzen.

Ausgehend davon, dass Planfeststellungsbeschlüsse durch Zeitablauf nach Verstreichen der Fünfjahresfrist des § 75 Abs. 4 VwVfG ihre Wirksamkeit verlieren, erscheint es unzulässig, dass Veränderungssperren in den betroffenen Plangebieten aufrechterhalten werden, u.a. auch unabhängig des Jahres in dem der Bebauungsplan rechtskräftig wurde, und diese somit nicht bei passiven Schallschutzmaßnahmen berücksichtigt werden.

Wir fordern, den Ablauf der Geltungsdauer von Veränderungssperren von den zuständigen Behörden prüfen zu lassen. Außerdem fordern wir eine logische Erklärung, nach welchen Kriterien der Anspruch auf passiven Schallschutz verteilt und vergeben wird.

Bei der Auslegung und Ausführung der aktiven Schallschutzmaßnahmen ist darauf zu achten, dass die Wände möglichst weit über das letzte zu schützende Objekt hinaus reichen, lückenlos aneinander anschließen bzw. sich ausreichend überlappen, die Höhe der Wände optimiert wird (an keinem vom Bahnlärm betroffenen Gebäude mit schutzbedürftigen Räumen sollten die Lärmsanierungswerte überschritten werden) und sich auf die Lärminderung auswirkende Unterbrechungen der Wände vermieden werden.

Die Lärmschutzwände einschließlich anderer Umfassungsbauwerke entlang der Bahn sind hochabsorbierend auszuführen. Mittelwände bzw. Wände, wo auf beiden Seiten sowohl Verkehrswege als auch eine schutzbedürftige Bebauung liegen, so wie es in Breitengüßbach der Fall ist, sind beidseitig hochabsorbierend auszuführen.

Das subjektive Empfinden über das Maß der Belästigung wird durch die Berechnungen (Verwendung von Mittelungspegel, Durchschnittswerte) nicht ausreichend berücksichtigt. Es sollte über die Berechnungsergebnisse hinaus versucht werden, bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb der Bahn die Belastungen für die Anwohner soweit wie möglich zu verringern.

Den effektivsten Schallschutz stellt immer noch ein großer Abstand zwischen der Emissionsquelle und dem Immissionsort dar. So sollte überprüft werden, ob z. B. der Schienenüberwurf nördlich von Breitengüßbach, der im Ortsbereich Unteroberndorf trotz immenser Schallschutzmaßnahmen noch erheblich wahrgenommen werden wird, weiter von der vorhandenen Ortsbebauung weg verschoben werden kann.

Gleiches gilt auch für den Baustellenlärm und die Baustelleneinrichtungen.

Trotz jahrelanger Erfahrungen mit dem Bau von Schienen bleiben die Ausführungen zum Baulärm sehr vage. Da die Bahnlinie teilweise komplett neu gebaut wird, hierzu sogar eine Stilllegung der Bahnstrecke geplant

ist, wirken die Baustellenarbeiten mit voller Wucht auf die betroffenen Immissionsorte ein (keine Überdeckung der Geräusche).

Baulärm weist eine andere Lärmzusammensetzung als Schienenlärm und damit eine andere Lärmwirkung auf und findet z. T. noch näher als der eigentliche Bahnlärm zu den betroffenen Anwohnern statt. Hinzu kommen die geplanten Nacharbeiten und deren teilweise immensen Emissionen / Immissionsrichtwertüberschreitungen. Auch sind die Geräusche z. T. mit Erschütterungen verbunden, was den Grad der Belästigung noch steigert.

Alle Baustellen sind daher rechtzeitig vorher mit den jeweiligen Gemeinden abzustimmen. Die Bürger sind rechtzeitig vorher über die zu erwartenden Belästigungen (Zeitpunkt, Dauer, Ausmaß) zu informieren.

Zwingend notwendig ist ein ständig vorhandener Ansprechpartner vor Ort, der im Beschwerdefall schnell eingreifen kann (notwendige Kompetenzen, Messausrüstung). Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 ist zu beachten. Insbesondere in sensiblen Bereichen sind - über die Anforderungen der Baulärmverordnung hinaus - besonders leise Baumaschinen und lärmarme Fahrzeuge einzusetzen (der Stand der Technik hat sich seit 1970 erheblich verbessert!).

Bei unausweichlichen Arbeiten zur Nachtzeit sollte darauf geachtet werden, dass ein Zeitfenster von mindestens 8 h ohne erhebliche Lärmeinwirkungen verbleibt.

Die Gemeinde Breitengüßbach fordert, die Gesamtlärlage des Ortes durch Gutachter/mobile Messstationen, auch zur Nachtzeit, prüfen zu lassen und evtl. den bereits durch die Autobahn vorhandenen Lärm bei den Messungen mit einzubeziehen.

Die mit dem Betrieb der Ausbaustrecke notwendigen aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen sind vor Beginn der eigentlichen Bauarbeiten an der Ausbaustrecke (Abriss und Neubau der Gleiskörper / Gleise einschließlich notwendiger Erschließungs- und Straßenbaumaßnahmen) auszuführen.

Zum Schutz der Anwohner vor Erschütterungen sind die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2 zu beachten. Auch während der Bauphase ist darauf zu achten, Einwirkungen durch Erschütterungen so gering wie möglich zu halten. Die im Rahmen des Erschütterungsschutzes notwendigen messtechnischen Nachweisführungen sind mit dem Landesamt für Umwelt abzusprechen. Im Rahmen des Erschütterungsschutzes ist auch der sekundäre Luftschall mit zu berücksichtigen. Die Lärmwerte für Innenräume analog der Nr. 6.2 TA Lärm sind zu beachten.

Im vorliegenden Erläuterungsbericht werden die Erschütterungseinwirkungen der Bahnlinie, auf die teilweise in unmittelbarer Nachbarschaft angeordneten Wohnhäuser, nicht erläutert bzw. qualifiziert.

Gemäß dem Schreiben des Bayerischen Landesamt für Umwelt ist im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens, beim Neubau von Schienenverkehrswegen, eine Prüfung zum Erschütterungsschutz durchzuführen. Durch die Körperschallübertragungen kann es neben den Erschütterungen auch zu einer unzulässigen Abstrahlung von Sekundärluftschall kommen.

Es ist davon auszugehen, dass ein Einflussbereich beidseitig vom Schienenweg von ca. 50 m besteht.

Im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen kann es, in Anhängigkeit den Tätigkeiten (Verdichten, Rammen, usw.), ebenfalls zu unzulässigen Körperschallübertragungen bzw. Erschütterungen kommen. Eine Prognose ist ohne entsprechende Messungen vor Ort nicht möglich. Auch im Rahmen der Beweissicherung sind entsprechende Messungen durchzuführen.



Da sich aus den Planfeststellungsunterlagen hinsichtlich der zu erwartenden Erschütterungen keine konkrete Aussagen ergeben, müssen an allen Gebäuden und Einrichtungen in Breitengüßbach und Unteroberndorf entlang der Bahnlinie in Abstimmung mit den Eigentümern hierzu Bestandsaufnahmen zur Beweissicherung durchgeführt werden, was hiermit gefordert wird. Ebenso sind die genannten Erschütterungseinwirkungen explizit zu erläutern (s. a. Gebäude mit dem Grunde nach Anspruch auf geldwerte Ausgleichszahlungen).

Staubemissionen beim Bau der Ausbaustrecke sind durch geeignete Maßnahmen direkt am Entstehungsort zu vermeiden (geschlossener Transport staubender Güter, windgeschützte Lagerung, ausreichende Befeuchtung des gelagerten / zu transportierenden Materials sowie unbefestigter, zu Staubemissionen neigender Fahrwege, Berieselung von Halden und Fahrwegen, Reifenwaschanlagen etc.).

Bei der Verlegung neuer Stromleitungen sind die Bestimmungen der Verordnung über elektromagnetische Felder (26. BImSchG) vom 8. Mai 2013 zu beachten.

Die 16. BImSchV i. V. m. d. 24. BImSchV gibt Grenzwerte für die Schädlichkeit der Umwelteinwirkungen aus Verkehrswegen vor. Die Bahn berücksichtigt in ihrer Betrachtung jedoch lediglich die Emissionen des Schienenlärms, nicht aber die Emissionen der Straße (auch nicht der durch die Ausbaustrecke bedingten Straßenbaumaßnahmen). Auf die Anwohner entlang der Bahnstrecke wirken darüber hinaus teilweise noch weitere Lärmemissionen, z. B. Gewerbe- und Sportlärm, ein. Gemäß § 22 BImSchG ist als Beurteilungsmaßstab die Gesamtheit aller auf einen schutzbedürftigen Ort einwirkenden Immissionen zu betrachten.

Zur Beurteilung, welches Maß an Immissionen, insbesondere Lärmimmissionen und Erschütterungen, noch zumutbar ist und ab wann mit unzulässigen Gesundheitsbeeinträchtigungen gerechnet werden muss, sollte das Gesundheitsamt gehört werden.

Wegen der Lärm- und Erschütterungsimmisionen wird für das gemeindliche Gebäude, Bahnhofstraße 15, die Ablösung durch die Bahn AG gefordert. Nach der geltenden Rechtsprechung des BVerwG handelt es sich um einen enteignungsgleichen Eingriff nach Art. 14 GG der über die Sozialbindung des Eigentums hinausgeht, wenn die maßgebende Grenzwerte der 16. BImSchV 59 dB(A) am Tag und 49 dB(A) in der Nacht überschritten werden.

Die „Immissionsgrenzwerte“ der 16. BImSchV können im gesamten Ortsbereich trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen nicht eingehalten werden. Die im Vergleich zum Raumordnungsverfahren erheblich niedriger angegebenen Lärmpegel des Planfeststellungsverfahrens sind unangemessen. Zumal aus den Planfeststellungsunterlagen keine Verbesserung des aktiven Lärmschutzes ersichtlich ist. Der Gleispflegebonus von 3 dB(A) und der Bonus für Schienenfahrzeuge von 5 dB(A) werden zu Unrecht in Abzug gebracht.

#### Schallschutzanlagen:

Die Ausgestaltung der Schallschutzwände (Farbe, transparente Elemente, Begrünung etc.) obliegt der Gemeinde Breitengüßbach auf Kosten des Verursachers.

Die Schallschutzwände enden im Bereich der geplanten Wirtschaftsbrücke bei km 7,275 südlich der Bahn, daher ist eine Verschlechterung des Schallschutzes im südöstlichen Wohngebiet (ehemaliges Muna-Gelände) zu erwarten. Die Gemeinde Breitengüßbach fordert die Verlängerung der Schallschutzwände bis zur Autobahnbrücke A 73.

Die Gemeinde Breitengüßbach fordert die Optimierung des Lärmschutzes durch Einhausung der Gleise zwischen der jetzigen Überführung der BA 16 bei km 8,149 Breitengüßbach und der Überführung der Staatsstraße St 2197 bei Unteroberndorf.

Am östlichen Gleis direkt unter der Überführung der Staatsstraße St 2197 bei Unteroberndorf ist kein durchgängiger Lärmschutz vorhanden. Dieser ist zu vervollständigen.

Am Abzweig Bahnstrecke Ebern bei km 8,392 bis km 8,650 ist im Westen eine Schallschutzwand von 5 m Höhe ü. SO vorgesehen und im Osten angrenzend an das Wohngebiet (Untere Watt) nicht. Um eine Reflexion von Immissionen zu vermeiden ist auch dieser Schallschutz zu vervollständigen.

Ebenso endet die Mittelschallschutzwand bei km 8,591 ca. 60 m vor Beginn des ostwärtig gelegenen gemeindlichen Lärmschutzwalles. Auch dieser Schallschutz ist zu vervollständigen.

Die Schallschutzwände enden etwa bei km 9,50 auf Höhe des geplanten Überwerfungsbauwerks, daher ist eine erhebliche zusätzliche Lärmbelastigung in Unteroberndorf sehr wahrscheinlich. Die Gemeinde Breitengüßbach fordert die Verlängerung der Schallschutzwände durchgehend beidseits an allen vier Gleisanlagen bis zur Eisenbahnunterführung A 73.

## 5. Ver- und Entsorgungsleitungen

Die Veränderungen an den, durch die Bahnlinie führenden Abwasser- und Wasserleitungen der Gemeinde Breitengüßbach sind entgegen den geschlossenen Gestattungsvereinbarungen im Rahmen des Bauvorhabens auf Kosten des Verursachers durchzuführen.

Durch das Einleiten von Oberflächenwasser aus Bahnanlagen wird die Hochwasserlage zusätzlich verschärft. Planungs- und Baukosten (hinsichtlich wasserrechtlicher Belange, Hochwasserfreilegung etc.) soweit sie ursächlich im Zusammenhang mit der Bahnausbaustrasse stehen, sind durch den Verursacher zu tragen.

Änderungen zu den Angaben im Bauwerksverzeichnis:

1. Technische Planung –Anlagen Dritter - Abwasserkanäle		
501	a) km 7,693 – 7,749 b) Regenwasserkanal DN 400	a) – b) Anpassung paralleler Regenwasserkanal Umverlegung des parallelen Regenwasserkanals entlang des neuen Wirtschaftsweges östlich der Bahn als DN 400 und Anschluss an die Neuverlegung Regenwasserkanal DN 800 (Bw.-Nr. 502)
502	a) km 7,744 – 8,031 b) Regenwasserkanal DN 700	a) – b) Anpassung paralleler Regenwasserkanal Umverlegung des parallelen Regenwasserkanals als DN 800 in die Klingenstrasse mit Anschluss Hausnummer 2 a DN 300
503	a) km 7,736 - 8,022 b) Schmutzwasserkanal DN 200	a) - b) Anpassung paralleler Schmutzwasserkanal Umverlegung des parallelen Schmutzwasserkanals als DN 300 in die Klingenstrasse mit Anschluss Hausnummer 2 a DN 300
504	a) km 8,005 b) Abwasserkanal DN 250	a) – b) Anpassung kreuzender Abwasserkanal Umverlegung des kreuzenden Abwasserkanals im Zuge des Neubaus EÜ Güßbach (Neu als DN 400)

506	a) km 8,154 b) Straßenentwässerung DN 150/DN 300	a) – b) Anpassung Straßenentwässerung Umverlegung der Straßenentwässerung im Zuge des Neubaus SÜ BA 16 als DN 300
507	a) km 9,032 b) Abwasserkanäle DN 250, DN 400 und EI 800/1200 inkl. Drosselbauwerk	a) – b) Anpassung kreuzender Abwasserkanal Anpassung des kreuzenden Abwasserkanals DN 400 an den neuen, verbreiterten Bahnkörper und Verlegung der Leitungsstränge DN 400, DN 250 und EI 800/1200 inkl. Drosselbauwerk östlich der Bahn

Bei allen bahnkreuzenden Maßnahmen ist der Gemeinde Breitengüßbach die Verlegung von Leerrohrtrassen kostenneutral zu gestatten.

Beeinträchtigungen der vorhandenen Infrastruktur bedingt durch Anpassungs- und Verlegungsarbeiten sind vom Verursacher vorher anzukündigen bzw. daraus entstehende Kosten zu erstatten.

Bei bahnbedingten Eingriffen in den Straßenbelag ist die komplette Teerschicht zu erneuern.

## 6. Baustelleneinrichtungsflächen und -zufahrten, Transportwege

- 6.1. Die geplante Bahnüberführung am Kreisel soll mit der Breite einer Ortsstraße ausgebaut werden, damit ein Gegenverkehr möglich ist. Die Brücke ist als erstes Bauwerk der Gesamtmaßnahme zu realisieren. Die Überquerung soll dazu dienen, den Bauverkehr nicht durch die Ortsmitte zu leiten, sondern über den „Süden“ von Breitengüßbach auf die Autobahn.  
Zudem wird diese Überquerung unbedingt benötigt, wenn innerorts die Brücke BA 16 verlegt wird. Zwingend erforderlich ist die Bahnüberführung auch als Rettungsweg für die örtliche Feuerwehr Breitengüßbach und ebenfalls für die überörtlichen Rettungsfahrzeuge, um schnellst möglichst das östliche Gemeindegebiet zu erreichen.
- 6.2. Die Nikolausstraße muss unbedingt als Baustraße aus dem Konzept genommen werden. Diese Ortsstraße wurde erst im Rahmen eines Baugebietes vor einigen Jahren erstmalig hergestellt und zum größten Teil von den Anliegern gezahlt.  
Die Baustraße „Bahnhofstraße“ sehen wir als ausreichend an.
- 6.3. Eine Verbreiterung des Fußweges „Am Damm“ zur Ortsstraße wird abgelehnt, da dieser Ausbau für die Anwohner der Straße „Am Damm“ nicht zumutbar ist bzw. der Weg als Sackgasse endet.
- 6.4. Die Kapellenstraße wurde in den letzten 3 Jahren mit einem „Vollausbau“ neu hergestellt und größtenteils von den Anliegern bezahlt. Zudem flossen noch Mittel aus dem Programm der Dorferneuerung ein.  
Die Gestaltung der Straße erfolgte mit breiten, gepflasterten, befahrbaren Gehwegen bzw. Mehrzweckstreifen, so dass Baulastverkehr unbedingt vermieden werden muss, Als Folge davon sind die Sandstraße und Ahornstraße aus dem Konzept der geplanten Baustraßen herauszunehmen.  
Es ist auch überhaupt nicht nachvollziehbar, dass mitten durch dieses Wohngebiet sowie auch in der Nähe der Kindertageseinrichtung Baustraßen eingerichtet werden sollen.

6.5. Ebenso sind die Ortsstraße „Am Sportplatz“ und die „Tiergartenstraße“ herauszunehmen.

Diese Baustraßen würden direkt an der Grund- und Mittelschule vorbeiführen. Hier ist aufgrund des verstärktem Bus- und PKW-Verkehrs sowieso immer eine intensive Verkehrssituation vorhanden.

Zudem wird gegenüber der Schule – auf dem Gelände der Stickerei Müller – ein größeres Bauvorhaben (ca. 20 Reihenhäuser) in den nächsten beiden Jahren durchgeführt. Hier ist dann zu dem vorhandenen Verkehr noch ein zusätzlicher Baustellenverkehr einzuplanen.

Auch wird die Gemeinde im Zuge der Baumaßnahmen eine Sanierung des Kanals und der Wasserversorgung in diesem Bereich vornehmen:

Sollte im Zuge des ICE-Ausbaus eine Baustraße aus irgendwelchen Gründen – kurzfristig – unbedingt durch das östliche Wohngebiet von Breitengüßbach geführt werden, dann ist dies vor Ort im Rahmen einer verkehrsrechtlichen Anordnung mit der Gemeinde abzuklären.

6.6. Die Brücke über den Güßbach in der Ortsstraße „Erlein“, unmittelbar neben dem Fußweg zur Bahnunterführung, ist auf „24 Tonnen“ beschränkt, da diese Brücke sanierungsbedürftig ist.

Beladene Baustellenfahrzeuge, z. B. Sattelzüge, haben jedoch ein Gesamtgewicht von 40 Tonnen.

Die Brücke ist vor Baubeginn auf Kosten der Bahn vollständig zu sanieren, da die Straßen „Erlein“ und „Klingenstraße“ unbedingt als Verkehrsstraßen und Rettungswege beibehalten werden müssen.

Die Ortstraßen „Erlein“ und „Klingenstraße“ sind ausschließlich bei Sperrung der Brücke BA 16 als Baustraßen in Betracht zu ziehen.

Eine Änderung durch die neugebauten Wohngebiete „Am Klingen“ und „Am Schützenhaus“ lehnen wir aufgrund der neugebauten Ortsstraßen und der vielen jungen Familien mit Kleinkindern ab.

6.7. Beim Neubau der Straßenbrücke für die St 2197 bei km 8,838 wird für den Baustellenverkehr eine einspurige Umfahrung über eine Behelfsbrücke nördlich des vorhandenen Bauwerks vorgesehen. Der örtliche Verkehr zwischen Breitengüßbach und Unteroberndorf wird über die Straße „Untere Watt“ östlich der Bahn und der überörtliche Verkehr wird über die BAB 73 und die B 4 umgeleitet.

Die Gemeinde Breitengüßbach fordert, dass die geplante Behelfsbrücke unbedingt als Umleitungsbrücke für das östliche Gemeindegebiet ausgebaut wird, d. h. sie muss für den Gesamtverkehr und Schulbusverkehr ausgelegt sein. Eine Umleitung durch die „Untere Watt“ wird nicht akzeptiert.

Zudem ist dieser Ausbau unerlässlich als Rettungsweg einzuplanen.

6.8. Eine Alternative zur Baustraße „Untere Watt“ ergibt sich durch Nutzung des Gleisbetts zum Abtransport von Bauaushub und Baumaterialien bei der Streckenstilllegung, ebenso wie die Verlegung der Baustraße (Bereich „Untere Watt“) auf die westliche Seite in Höhe des Parkplatzes vom neuen Friedhof bei km 8,55 bis St 2197 bei km 8,838. Somit ist die geplante direkte Zufahrt von der „Unteren Watt“ auf das Gleisbett (zw. km 8,3 und km 8,4) als hinfällig zu betrachten. Im Zuge dessen ist die Maintalstraße, Adlerstraße und Bergstraße sowie der parallel dazu liegende Geh- und Radweg aus dem Baustraßenkonzept zu nehmen.

6.9. Die Ortsstraßen „Zentrum“ und „Brückenweg“ sind nicht als Baustraßen zu nutzen, da parallel dazu der Ausbau am Gleisbett vorgesehen ist und diese beiden Straßen unbedingt für die Rettungswege der Feuerwehr freizuhalten sind. Daher erübrigt sich auch die Baustelleneinrichtungsfläche am Ende des Brückenwegs.

6.10. Eine Alternative zur Baustraße „Unteroberndorfer Straße“ ergibt sich durch den Ausbau einer parallel dazu liegenden Baustraße direkt am Gleisbett. Ein weiterer Zugang kann über die Auffahrt in Höhe der

Kläranlage erfolgen bei gleichzeitigem Ausbau einer Baustraße westlich entlang der A73 mit Querung zwischen km 9,5 und km 9,6. Ebenso ist auf die Nutzung der Stichstraße westlich der „Unteroberndorfer Straße“ auf Höhe km 9,08 zu verzichten.

Allgemein werden folgende Forderungen zusätzlich erhoben:

- Als Baustraßen sind vorrangig die Bahnstraßen parallel zur Bahnlinie zu benutzen. Alle Baustraßen sind auf Tempo 30 festzulegen.
- Grundsätzlich soll der gesamte Baustellenverkehr und der Schienenersatzverkehr bzw. der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) so lange wie möglich auf dem vorhandenen Gleisbett abgewickelt werden.
- Es ist zu prüfen, inwieweit eine verkehrstechnische Erschließung der Baustellen außerhalb der Ortschaften möglich ist - kein Befahren der Baustellen durch geschlossene Ortschaften.
- Baustelleneinrichtungsflächen und deren Zufahrten sind außerhalb der Ortschaft zu errichten. Das ist auf dem Streckenabschnitt km 7,5 bis km 8,2 zwingend erforderlich, da sich diese in Mitten von Wohngebieten befinden.
- Anliegern entlang der Baustraßen ist ein Beweissicherungsverfahren zu Lasten der DB AG zu gewähren.
- Reinigung der Ortsstraßen während der Bauphase:  
Es ist zu erwarten, dass das ständige Befahren der Orts- und Baustraßen zu erheblichen Verschmutzungen für die Anwohner führt. Diese Straßen, Gehwege, Gullys sind mindestens einmal wöchentliche auf Kosten der Bahn zu reinigen, bei Bedarf sogar täglich.
- Bedingt durch die starken Verschmutzungen und Ablagerungen der Baustraßen ist es notwendig, die Kanäle regelmäßig zu Lasten der DB AG zu spülen, um Schäden durch Rückstaus zu vermeiden.
- Der Rückbau von Baustraßen, Bauflächen etc. ist vorher immer mit der Gemeinde Breitengüßbach abzusprechen bzw. sind diese auf Verlangen zu erhalten.
- Eine zeitliche Beschränkungen des Baubetriebs und der Baustelleneinrichtungen, zur Sicherung der Erholungsruhe am Abend und in der Nacht sowie an Sonn- und Feiertagen sind zwingen erforderlich. Eine achtstündige Nachtruhe der Nachbarschaft im Einwirkungsbereich der Anlage ist sicherzustellen. Die für die Nachtzeit deutlich verschärften Lärmgrenzwerte, laut AVV Baulärm (Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm), sind einzuhalten.
- Im Bereich von Kindertageseinrichtungen und Schulen soll während der Bring- und Abholzeiten kein Baustellenverkehr stattfinden. Kindergarten- und Schulwege sind im höchsten Maße verkehrssicherheitstechnisch einzurichten.
- Bzgl. der Sicherheit von Baustraßen in Wohngebieten sollte neben Schüler und Kleinkinder auch an (ältere) Menschen mit Handicap gedacht werden. Diese sind durch die Baumaßnahmen nicht nur besonders gefährdet (Baustellenverkehr), sondern für diese wiegt es auch besonders schwer, wenn sie große Umwege in Kauf nehmen müssen, um ihre Besorgungen erledigen zu können. Während der Brückenbaumaßnahmen sind Behelfsquerungen (über das Gleisbett) für Fußgänger und Radfahrer einzurichten.
- Hup- und Signalwarntöne sind durch Einsatz alternative Schutzvorkehrungen zu vermeiden.
- Eingesetzte Baumaschinen haben der 32. BImSchV zu entsprechen.
- Eine detaillierte Untersuchung zum Baulärm ist nach Definition der einzelnen Bauphasen / Einsatzzahlen von Maschinen nachzureichen.
- Die Deponien sollen im Randbereich als Lärmschutz-Erdwälle ausgeführt werden um den Lärm zu absorbieren.
- Erst die Lärmschutzwände – anschließend die Gleisbauarbeiten!
- Die Gemeinde Breitengüßbach und die Bürgerinnen und Bürger sind ausführlich und rechtzeitig über die einzelnen Bauschritte (Zeitpunkt, Umfang, Dauer) zu informieren bzw. ist ein Baustellenablaufkonzept mit der Gemeinde Breitengüßbach abzustimmen. Die DB AG muss die Durchführung aussagekräftiger

Bürgerinformationsveranstaltung gewährleisten. Die vorgebrachten Einwendungen der Bürgerinnen und Bürger sind in den Planungen zu berücksichtigen.

- Durch den andauernden Schwerlastverkehr können auch Versorgungsleitungen in Mitleidenschaft gezogen werden, möglicherweise wird dies erst nach Abschluss der Baumaßnahmen festgestellt. Diese Kosten der Wiederherstellung sind von der DB AG zu tragen.
- Fristen die die Gemeinde Breitengüßbach im Zusammenhang mit den o.g. Punkten setzt, sind von der DB AG einzuhalten.
- Es ist eine genaue Analyse des Baulärms notwendig, um sicherzustellen, dass die rechtlichen Vorgaben der AVV Baulärm eingehalten werden. Ein solches detailliertes Gutachten muss spätestens vier Wochen vor Baubeginn der Gemeinde Breitengüßbach vorgelegt werden. Dies bedingt aufgrund der Gegebenheiten (unmittelbar anliegende verdichtete Wohnbebauung usw.) den Einsatz von hoch lärmgedämmten Gerätschaften.
- Die Beendigung der Bauzeit ist der Gemeinde Breitengüßbach schriftlich, mindestens vier Wochen zuvor, anzuzeigen.

## **7. Auswirkungen und Realisierung des Bauvorhabens**

Zwingend notwendig ist ein ständig vorhandener Ansprechpartner vor Ort, der im Beschwerdefall schnell eingreifen kann sowie das Risikomanagement in der Zusammenarbeit mit örtlichen Rettungskräften der Gemeinde koordiniert (Sicherheitsarbeitskreis). Zu klären sind ebenso die Fragen der Zuständigkeit für Stromabschaltung vor Ort am Gleis, Löschwasserversorgung am Gleis, Frühwarnsysteme mit automatischer Streckensperrung, Alarm-Systeme für Anwohner nach Störfallverordnung im Katastrophenfall, technische Geschwindigkeitsbegrenzungen für Gefahrgut-Züge sowie der Risiko-Analyse und Katastrophenschutz-Konzepte. Hierbei sind höchste nationale und internationale Sicherheitsstandards einzuhalten.

Es fehlen Hinweise und Berechnungen mit welcher Anzahl von Park & Ride-Parkplätzen für PKW nach dem Umbau und der angekündigten Verbesserung des ÖPNV gerechnet werden muss. Dabei ist ein Planungszeitraum bis 2025 einzubeziehen. Entsprechend der Berechnungen sind die Parkplätze auf Kosten der DB AG bereitzustellen.

Neue Fahrradstellplätze sind in unterschiedlicher Qualität (z.B. absperbare Boxen) und in ausreichender Anzahl bereitzustellen.

Für den Wertverlust an den Immobilien und den damit verbundenen deutlichen Minderungen der Mieteinnahmen fordert die Gemeinde Breitengüßbach einen finanziellen Ausgleich. Dieser muss sich nach dem Wert vor Beginn der Planeinreichung bemessen.

Bei den erforderlichen Arbeiten im Straßenraum (insbesondere bei Vollsperrungen) sind die Belange des Brandschutzes, des Rettungsdienstes, der Müllabfuhr und der Straßenreinigung ausreichend zu berücksichtigen.

Die für Verkehrsumleitungen notwendigen Beschilderungspläne sind von einem Fachbüro erstellen zu lassen. Dies gilt auch hinsichtlich der Transportwege und Baustellenzufahrten Die Pläne sind rechtzeitig vorzulegen, damit die erforderlichen Abstimmungen mit den beteiligten Behörden ohne Zeitdruck vorgenommen werden können.

Es ist nicht klar, wie Rettungskräfte an einen Unfall-Zug zwischen den geplanten Mauern kommen sollen. Es sind entsprechend breite Wege und ausreichend Zugänge für Rettungsfahrzeuge zu gewährleisten.

Beim Neubau der Straßenbrücke für die BAB 73 bei km 10,461 wird bauzeitlich eine 2+0-Verkehrsführung eingerichtet. Beim Neubau der Straßenbrücke für die BAB 73 bei km 6,579/6,603 wird bauzeitlich eine 3+1-Verkehrsführung mit einer 1-spurigen Behelfsbrücke eingerichtet. In beiden Fällen ist die Umleitung so zu regeln, dass sich für die Gemeinde Breitengüßbach innerorts kein zusätzliches Verkehrsaufkommen ergibt, d.h. die Bauarbeiten an den Autobahnbrücken und den Brücken innerorts sind nicht zeitgleich zu realisieren. Die Umleitung die bedingt durch die geänderte Verkehrsführung auf den Autobahnen notwendig wird, ist nicht durch die Gemarkung Breitengüßbach und Gemarkung Unteroberndorf abzuwickeln.

Mit dem Ausbau sind große Eingriffe in Natur und Landschaft verbunden. Insbesondere an folgenden Stellen sind große Eingriffe geplant: wenn in Dammlage gebaut wird, beim Bau von Schallschutzwänden, beim Überwurfbauwerk nördlich von Unteroberndorf etc. Zum Teil werden naturschutzfachlich hochwertige Flächen (Sandmagerrasen, artenreiche Wiesen, auwaldähnliche Gehölzstrukturen, Wald) direkt von der Bahn oder indirekt durch Straßen- und Wegeverlegungen überbaut. Die harmonische Beziehung zwischen feingliederter Natur, den idyllischen Dörfern der ländlichen Region und dezenter Verkehrsanbindung wird durch unnötige Betonbrücken, Überwurfbauwerke, Lärmschutzwände und Dämme zerschnitten und unwiederbringlich zerstört. Das lässt sich auch nicht durch ein paar Begrünungen und Wälle kaschieren. Kleinklimatische Verhältnisse und damit die Standortbedingungen verändern sich in der Nähe von Tunnels und Dammbauten. Biotopnetzungen werden durchschnitten, Populationen seltener Arten isoliert, Austausch von Genpotentialen verhindert. So wird im weiteren Umland dem Artensterben in Flora und Fauna Vorschub geleistet.

Nach der Fertigstellung und Inbetriebnahme zerstören Erddeponien, Dämme, Brückenbauwerke und tiefe Einschnitte das Landschaftsbild. Es wäre nicht nur die Landschaft optisch zerschnitten, sondern auch die ökologische Vernetzung der Tier- und Pflanzenwelt, d.h. eine dauernde Entwertung dieser Landschaft ist die Folge. Der hochgeschätzte Erholungswert unserer Heimat ist während der Bauzeit durch die Bauarbeiten und nach der Fertigstellung durch den ständigen Betriebslärm schwer beeinträchtigt.

Die Gemeinde Breitengüßbach fordert Eingriffe gemäß den naturschutzrechtlichen, landes- und umweltplanerischen Vorgaben soweit möglich zu vermeiden und unvermeidbare Eingriffe auszugleichen. Grundsätzlich dürfen keine naturschutzfachlichen Ausgleichsmaßnahmen zu Lasten der Gemeinde Breitengüßbach erfolgen.

Desweiteren fordert die Gemeinde Breitengüßbach, dass Erkenntnisse, die sich aus der (zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorliegenden) Stellungnahme vom Bayerisches Landesamt für Umwelt ergeben, auch nach Abschluss der Einwendungsfrist geltend gemacht werden können.

Die Umweltverträglichkeit des Vorhabens unter Berücksichtigung der geplanten Schutz-, Vermeidungs-, Minderungs- und Ausgleichsmaßnahmen muss unbedingt gegeben sein.

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 24.10.2013

Reinfelder  
1. Bürgermeisterin

Der Einwand ist Bestandteil des Gemeinderatsbeschlusses vom 24. Oktober 2013 zu o.g. Betreff.