

Plangenehmigung nach §18 AEG i.V.m. §74 Abs.6 VwVfG für das Bauvorhaben "Rückbau / Lückenschluss der Weiche 395a und Rückbau des anschließenden Gleises 37a, Erfurt Güterbahnhof", Bahn-km 106,700 bis 107,300 der Strecke 6340 Halle –Baunatal – Guntershausen in Erfurt

Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt

Die Stadtverwaltung Erfurt stimmt dem o.g. Vorhaben der DB Netz AG entsprechend der Plangenehmigungsunterlage vom 16.06.2020 unter Berücksichtigung nachfolgender Forderungen und Hinweise grundsätzlich zu:

1. untere Naturschutzbehörde

Nach §7 Abs. 3 ThürNatG ist bei Eingriffen, die einer Zulassung / Anzeige an eine Bundesbehörde bedürfen, das Benehmen mit der oberen Naturschutzbehörde (Thüringer Landesamt für Umwelt, Bergbau und Naturschutz) herzustellen.

Im Bereich des geplanten Vorhabens befinden sich keine Schutzgebiete nach Naturschutzrecht, welche sich im Zuständigkeitsbereich der Stadt Erfurt als untere Naturschutzbehörde befinden. Der Landschaftsplan stellt die Fläche als Bahnfläche dar.

Hinweise:

Die abschließende naturschutzfachliche Beurteilung obliegt im vorliegenden Fall der oberen Naturschutzbehörde. Es werden folgende Hinweise gegeben:

- Entgegen den Darstellungen des LBP wurden im östlichen Teilbereich des Vorhabengebiets Nachtkerzen, welche eine Futterpflanze für den Nachtkerzenschwärmer darstellen, vorgefunden.
- Die Eingriffe in den Gehölzbestand wurden mit 5,00m ab Gleismitte angegeben. Da aus der aktuellen Maßnahme keine anschließende Nutzung des Schotterkörpers resultiert, erschließt sich die Notwendigkeit des 5,00m breiten Rückschnitts und damit auch die geplante Fällung von 3 Bäumen größeren Stammumfangs nicht. Unsererseits wird eine Reduzierung des Eingriffsbereichs auf 2,50 m ab Gleismitte angeregt.

2. untere Immissionsschutzbehörde

Es ist sicherzustellen, dass während der Bauphase die in der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm vom 19. August 1970)

festgesetzten Immissionsrichtwerten an den nächstgelegenen schutzwürdigen Wohnbebauungen eingehalten werden.

Zudem ist die 32. BImSchV (Geräte- und Maschinenlärmschutzverordnung) zu berücksichtigen. Hier sind die Betriebszeiten für den Einsatz bestimmter Baumaschinen vorgegeben. Bauarbeiten einschließlich Liefer- und Verladevorgänge während der Nachtzeit sind auszuschließen. Dabei gilt als Nachtzeit die Zeit von 20.00 bis 07.00 Uhr.

3. untere Bodenschutzbehörde

Das Gleis 37a befindet sich Bereich der Direktionsbeschaffungsstelle (DBS/DBS).

Der Standort des Gleises 37a grenzt unmittelbar an das ehemalige Haupttanklager mit diversen Tankgruppen für Öle, Diesel, Benzin mit den angrenzenden Bahnanschlüssen. Der Bereich des Haupttanklagers wurde im Rahmen der Altlastenerkundung der DBAG (z.B. Gutachten zur Detailerkundung mit Gefährdungsabschätzung der Fa. Arcadis 1999/1) umfangreich erkundet. Der Umgang und die Lagerung von erheblichen Mengen an Kraftstoff und Ölen hat zu sanierungsbedürftige Kontaminationen des Untergrunds mit hauptsächlich MKW und PAK sowie zu einer Grundwasserkontamination mit Phase auf dem Grundwasser im Bereich des Haupttanklagers geführt.

Von den Boden-Kontaminationen im Tanklagerbereich ist auch das für den Rückbau vorgesehene Gleis 37a betroffen, wie die folgenden im bzw. direkt am Gleisbereich durchgeführten Untersuchungen (Maximalkonzentrationen) belegen:

- BK 13 in 0,3 – 0,5m Tiefe 18.000 mg/kg MKW und 28 mg/kg PAK in 11-12 m u. GOK 1.200 mg/kg MKW und 2,5 mg/kg PAK
- BK 11 in 3,1 - 4 m Tiefe 11.00 mg/kg MKW und 090 mg/kg PAK
- RKS 68 in 2- 3 m Tiefe 7.700 mg/kg MKW und 115 mg/kg PAK
- RKS 67 i 1 – 1,5 m Tiefe 2.900 mg/kg MKW und 26, 82 mg/kg PAK, in 1,5 – 2 m Tiefe 336,88 mg/kg PAK

Als Grenzwerte werden die LAWA-Werte aus 10/1993 zum Vergleich (Quelle: Empfehlungen für die Erkundung, Bewertung und Behandlung von Grundwasserschäden der LAWA vom Oktober 1993, Anhang Tabelle – Orientierungswerte für Bodenbelastungen) herangezogen:

MKW: Prüfwert 300-1.000 mg/kg, Maßnahmenschwellenwert: 1.000-5.000 mg/kg PAK.Pw 2- 10 mg/kg; MSW 10 -100 mg/kg

Der Standort des Tanklagers wurde als sanierungsbedürftige Altlastfläche eingestuft. damit ist die Aussage auf Seite 15.1.4 der Vorhabenbeschreibung für den Gleisbau, dass sich das Gleis 37a nicht im Bereich einer Altlastenverdachtsfläche befindet, widerlegt.

Für die Altlastenfläche des ehemaligen Tanklagers wurde die Erstellung einer Planung für die Sanierung erheblich MKW- und PAK-kontaminierten Untergrunds und Grundwassers per Anordnung gemäß §13 Abs. 1 BodSchG der Bodenschutzbehörde vom 05.09.2019 auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie der GeoConsult GmbH vom 19.05.2017 gefordert.

Die abgeforderte Sanierungsvariante umfasst einen Bodenaustausch im gesamten Tanklagerbereich bis in entsprechend der Schadstoffverteilung differenzierte Tiefe.

Laut Planunterlagen ist vorgesehen, das Gleis und die Schwellen des Gleises 37a abzubauen. gegen diese Vorgehensweise bestehen keine Einwände.

Im Bereich angrenzend an das Tanklager ist mit Antreffen kontaminierten Bodenaushubs bei Eingriffen in den Untergrund zu rechnen. Das ggf. anfallende Aushubmaterial ist einer Deklaration und einer fachgerechten Verwertung / Beseitigung nach Abfallrecht zu unterziehen. Die Maßnahme im kontaminierten Bereich ist fachgutachterlich zu begleiten. Für die bevorstehende Sanierungsmaßnahme wäre es sinnvoll, auch den Schotter im von der Sanierung betroffenen Bereich vollständig rückzubauen und zu entsorgen.

Es wird empfohlen, zwischen beiden Vorhaben eine Abstimmung innerhalb der DBAG zu führen. Ansprechpartner für die Bodensanierung war seitens der Stadt die DB Immobilien Region Südost, Leipzig.