

Anlage zum Schreiben der Stadtverwaltung Erfurt vom.....  
an das Thüringer Landesverwaltungsamt

## **Planfeststellungsverfahren für die Baumaßnahme der DB Netz AG: Erneuerung der Eisenbahnüberführung km 66,2+50 in Erfurt, Leipziger Straße, Strecke 6300 Sangerhausen - Erfurt Hbf.**

### **Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt**

Die Stadtverwaltung Erfurt stimmt der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Leipziger Straße entsprechend der Planfeststellungsunterlage vom 04.04.2012 unter Berücksichtigung nachfolgender Forderungen und Hinweise grundsätzlich zu:

#### **1. Auswirkungen auf andere Planungen**

Entsprechend des Regionalplans Mittelthüringen (veröffentlicht im Thüringer Staatsanzeiger Nr. 31/2011, 1. August 2011) sollen zur langfristigen Sicherung des Schienenpersonennahverkehrsangebotes zusätzliche Zugangsstellen eingerichtet bzw. vorhandene Zugangsstellen der Siedlungsentwicklung angepasst werden. Als eine dieser neuen Zugangsstellen wurde Erfurt, Leipziger Straße benannt.

Mit der Aufnahme dieses Ziels in den Regionalplan Mittelthüringen handelt es sich um einen Grundsatz der Raumordnung, den nachfolgende Planungen berücksichtigen müssen. Der Bau eines solchen neuen Haltepunktes darf durch den Neubau der EÜ Leipziger Straße, hier insbesondere durch damit im Zusammenhang stehenden Rückbauten im Bereich zwischen den beiden zu erneuernden Einzelbrücken Ost und West nicht verbaut werden.

#### **2. Brückenbauwerk**

Die nicht mehr benötigten Anlagen der abzubrechenden Brückenbauwerke sind komplett zurück zu bauen. Das betrifft insbesondere den mit Entfall der Mittelstützen nicht mehr benötigten Anprallschutz sowie die alten Widerlager. Die zwischen altem und neuem Widerlager entstehende Fläche ist der Verkehrsanlage zuzuordnen. Details sind in der noch abzuschließenden Kreuzungsvereinbarung zu klären.

Die lichte Höhe ist über das komplette Bauwerk einzuhalten.

Mit der Erweiterung der aus von 1846 stammenden Eisenbahnanlage in Erfurt um 1894 wurden sowohl der neue Bahnhof als auch die innerstädtischen Eisenbahnbrücken in einer homogenen Handschrift errichtet. Die baugeschichtlich und gestalterisch sehr einheitliche und hochwertige Bebauung der Quartiere entlang der Leipziger Straße in der Oststadt entstand nahezu zeitgleich mit den Erweiterungsbauten der Eisenbahnlinien.

Wünschenswert ist - laut Aktenvermerk 399/01 der DB ProjektBau GmbH vom 13.08.2001 auch seitens der DBAG - die jetzige Erweiterung der Bahnanlagen in vergleichbarer gestalterischer Qualität durchzuführen.

Bis zum Jahr 2004 wurde im Auftrag der Stadt Erfurt und in Zusammenarbeit mit der DBAG ein Gestaltentwurf für die EÜ Löberstraße, die EÜ Puschkinstraße und in Anlehnung an den Entwurf auch für die Stützmauern EÜ Hauptbahnhof erstellt. Die Gestaltungsplanung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit dem Bau- und Verkehrsausschuss des Stadtrates.

Diesem mit der DB AG abgestimmten Duktus sollte auch die - im städtebaulichen und architektonischen Zusammenhang mit den EÜ Löberstraße und Puschkinstraße vergleichbare - EÜ Leipziger Straße folgen.

Wesentliche Inhalte und Zielstellungen der Gestaltung waren:

- einheitliche "Gestaltsprache" für alle neuen Brückenbauwerke in dem im Zusammenhang bebauten Stadtgebiet Erfurts im Sinne eines "Corporate Identity"
- Betonung des Brückenbauwerkes als "Rahmen" und optische Freistellung auch bei Einsatz von Lärmschutzwänden an und auf den Brückenbauwerken
- Gliederung und Strukturierung der Betonbauwerke, die auf die Architektur der Umgebung reagiert und in "Erinnerung" an die Gestaltung der gründerzeitlichen Brückenbauwerke
- die Gestaltung der Brückenbauwerke umfasst die Überbauten, Widerlager und Flügelwände
- zu beachten sind die Übergänge zu den anschließenden Stützmauern.

Unterlagen zur grundsätzlichen Gestalt der Brückenaauwerke Puschkinstraße und Löberstraße sind bekannt, die Ausführungsunterlagen liegen der DBAG vor und werden als Anlage 1 nochmals beigefügt.

Aus vorgehenden Überlegungen und einer grundsätzlichen städtebaulichen und stadtgestalterischen Verantwortung der Stadt für ihr gebautes Umfeld heraus wird seitens der Stadt die Umsetzung dieser Gestaltplanung auch für die EÜ Leipziger Straße gefordert:

- Betonung der senkrechten Seitenwangen entsprechend Lageplan P1 "Baugestalterische Beratung, Beispiel Puschkinstraße" (siehe Anlage 1)
- transparente Ausführung der oberen Lärmschutzelemente auf der Brücke entsprechend Plan P1, Ansicht Süd, Detail Gesimskappe
- transparente Ausführung der beiden an die Brücke anschließenden Lärmschutzelemente bis Oberkante Stützmauer bzw. Stützwand
- Betonung des oberen senkrechten Abschlusses des Brückenbauwerkes durch ein vorgezogenes Gesims entsprechend Plan P1, Ansicht Süd, Detail Gesimskappe
- Maststandorte der Fahrdrachtmasten DBAG nur neben dem Brückenbauwerk, nicht direkt darauf anordnen

Weiterhin ist die Oberflächenbeschaffenheit der Brücken bzw. die Betonoberfläche zu klären. Ziel ist, dass (z.B. wie EÜ Löberstraße) eine glatte (ggf. gespachtelte) geschlossensorige Oberfläche vorgesehen wird.

In der Ansicht von Osten der EÜ ist eine Lärmschutzwand dargestellt. Im Lageplan befindet sich eine Signatur (möglicherweise für Lärmschutzwand) parallel zum Meeraner Weg (es fehlt jedoch eine entsprechende Bezeichnung oder Legende).

Die Tiroler Siedlung (Ostseite der Bahnanlage) südlich der Leipziger Straße stellt sich als unbeplanter Innenbereich und als faktischen Wohngebiet mit der Tendenz zum Allgemeinen Wohngebiet gemäß § 4 BauNVO dar. Aus diesem Grund wäre auf Grund der Zulässigkeit von Wohngebäuden die zulässigen Lärmwerte für ein WA einzuhalten.

Die EÜ Leipziger Straße bzw. die vom Neubau der EÜ betroffenen Flurstücke grenzen im Nordosten an den Innsbrucker Weg sowie an eine Kleingartenanlage, gewerblich genutzte

Flächen und ein Sondergebiet Fachhochschule / Gartenbau an. Bei wesentlicher Änderung der Verkehrsbelegung der Bahntrasse wäre im Bereich der Kleingartenanlage gegebenenfalls bei Überschreitung der entsprechenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

Sollte die Lärmschutzwand auf der Ostseite auf Grund einer Erhöhung der Belegung der Bahnstrecke vorgesehen werden müssen, so wäre auf für die drei westlich gelegenen Gleise die Angabe der Zugbelegung (insbesondere der nächtlichen Güterzugverkehre) notwendig, da im unmittelbaren Umfeld (südlich der Leipziger Straße) von einem unbeplanten Innenbereich und einem faktischen Mischgebiet (Kataloggebiet der BauNVO) ausgegangen werden kann. Aus diesem Grund wäre auf Grund der Zulässigkeit von Wohngebäuden die zulässigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Mischgebiet einzuhalten.

Die EÜ Leipziger Straße bzw. die vom Neubau der EÜ betroffenen Flurstücke grenzen im Nordwesten an den Geltungsbereich des rechtskräftigen Bebauungsplans **JOV416** "Bereich östlich der Greifswalder Straße" an. Direkt an die Bahnanlage ist ein eingeschränktes Gewerbegebiet und in Abstand von ca. 80 m parallel zur Bahnanlage ein Mischgebiet festgesetzt. Aus diesem Grund wären - in Anbetracht der Zulässigkeit von Wohngebäuden im MI - die zulässigen Lärmgrenzwerte der 16. BImSchV für ein Mischgebiet einzuhalten.

Hierzu ist die zuständige Immissionsschutzbehörde zu beteiligen.

### 3. Baustellenzufahrten

Für die Baustellenzufahrten sind beim Tiefbau- und Verkehrsamt zur Klärung der spezifischen Einzelheiten rechtzeitig verkehrsrechtliche Anordnungen und Sondernutzungserlaubnisse zu beantragen.

Für die durch Baustellenfahrzeuge genutzten öffentlichen Straßen sind Beweissicherungen durchzuführen und dem Tiefbau- und Verkehrsamt vor Beginn der Baumaßnahmen zu übergeben. Schädigungen am Straßennetz sind umgehend zu beseitigen. Mit dem zuständigen Straßenmeister sind zusätzlich Vorabbegehungen durchzuführen sowie eine Freistellungserklärung nach Beendigung der Baumaßnahme einzuholen.

Ansprechpartner aller Nutzungen muss für die Stadt der Bauherr bleiben. Eine Übertragung auf die Bauunternehmen kann nicht zugestimmt werden.

Verschmutzungen des öffentlichen Straßennetzes sind grundsätzlich auszuschließen. Es sind vor Auffahrt in das öffentliche Straßennetz Abrollstrecken einzurichten. Für die Sicherstellung der laufenden und umgehenden Reinigung der Straßen sind Straßenkehrmaschinen vor Ort vorzuhalten.

Bei der Nutzung von öffentlichen Straßen in Wohnraumnähe sind die entsprechenden gesetzlichen Ruhezeiten einzuhalten.

### 4. Einschränkung Straßenverkehr

In den Planfeststellungsunterlagen (datiert vom 17.02.2012) wird auf die bauzeitliche Regelverkehrsführung nur kurz eingegangen, intensiver aber auf die Verkehrsableitung bei temporärer Vollsperrung über die Achse Innsbrucker Weg / Heckerstieg. Nach diesem

Zeitpunkt fanden allerdings erst intensivere Gespräche zwischen den Planungsträgern der Deutschen Bahn AG, den betroffenen Abteilungen des Tiefbau- und Verkehrsamtes, der EVAG und des Amtes für Stadtentwicklung und Stadtplanung statt - siehe Abstimmung vom 29.02.2012 bei der DB ProjektBau GmbH zum Gesamtthema der Stadtbrückenerneuerungen in den Folgejahren (Anlage 2) und der daraus vereinbarte Ortstermin am 16.04.2012 zur Herrichtung der Umleitungsstrecke Innsbrucker Weg (Anlage 3) sowie die seitens der DB ProjektBau GmbH erbetene schriftliche Zusammenfassung vom 05.03.2012 (Anlage 4).

#### 4.1 bauzeitliche "Regelverkehrsführung" längs der Leipziger Straße

Abgesehen von den wenigen auf drei bis vier Tage ausgedehnten Vollsperrphasen im Gesamtbauzeitraum 2013 und 2014 besteht die Forderung der Stadt nach weitgehendem Erhalt des Fahrverkehrs, einschließlich des Straßenbahnlinienbetriebes. Dem wurde seitens der DB ProjektBau GmbH grundsätzlich entsprochen - allerdings unter der Einschränkung auf nur Pkw- Verkehr. Das Durchfahrtsverbot für Lkw ist dennoch zu begründen.

Das heißt:

- Sicherungsnotwendigkeit des Pkw- Flusses auf den richtungsbezogenen Fahrstreifen (bei abzustimmender Einschränkung des jeweiligen Querschnittes), unterstützt durch den Bau der neuen Widerlager hinter den vorhandenen
- sollte der Allgemeinverkehr über die Gleisachsen mitzuführen sein, wären Anpassungen an den vor der Brücke befindlichen LSA erforderlich (Leistungen in Beauftragung des AG an die Firma SIEMENS), im eigentlichen Fahrraum verbleibend entfielen dieses Thema
- großräumige Ableitung / Alternativorientierung des Lkw-Verkehrs
- Funktionserhalt beider Straßenbahn- Gleislagen
- sichere Lenkung des Fußgängerverkehrs im Baufeldbereich (zumindest einseitig erhaltene Längsbewegung unter Mindestbreitenanforderung), Gewährleistung wenigstens einseitiger Querungsmöglichkeit
- bauzeitliche Sicherung vorhandener Leitungsbestände (wie der LSA-Koordinierungskabel)
- bezüglich der Herausnahme des Lkw- Längsverkehrs rechtzeitige Abstimmung mit allen betroffenen Anliegern der Straße (Handels- und Gewerbebetriebe), mit den Stadtwerken, dem Amt für Brandschutz, Rettungsdienst und Katastrophenschutz u.a.
- sofern sich in der technologischen Feinplanung längere Zeiträume ergeben, die ausreichend verfügbare Querschnittsbreite für den Beidrichtungs- Gesamtverkehr im Baubereich zulassen, ist die Lkw- Sperr- und Umleitungslösung im Sinne der Leichtigkeit des Verkehrsablaufes unwirksam zu machen
- Entwicklung von Verkehrsführungs- und Umleitungsplänen (lokale Verkehrsabwicklung im Baubereich, weiträumige Vorankündigungen für den Lkw-Verkehr mit Fahrtrichtungsvorgabe, Alternativlenkung - wie ab der Ostumfahrung ff., von der Leipziger Straße über Greifswalder Straße ff. bzw. zuletzt Richtung Am Alten Nordhäuser Bahnhof ff. - unter Beachtung der Höhenbegrenzung zur Weimarerischen Straße, Weisung vom Baugebiet Ringelberg zur Ostumfahrung ff. u.a.),
- Einreichung zur Anhörung und Bestätigung bei der Verkehrsbehörde der Stadt Erfurt
- Erstellung eines Markierungs- und Beschilderungsplanes für den Zustand mit Bauabschluss / Einreichung zur Anhörung und Bestätigung bei der Verkehrsbehörde

#### 4.2 Verkehrsleitung während der drei angekündigten Totalsperrungen 2013 und 2014

Unter der erwähnten weiträumigen Lenkung der Lkw-Verkehrsanteile verbleibt die hier örtliche Gewährleistung der Umfahrung über die alleinig heranziehbare Achse Innsbrucker Weg - Heckerstieg - Greifswalder Straße (bzw. Am Kühlhaus):

- Die dauerhafte Tragfähigkeit des Innsbrucker Weges ist nachzuweisen. Es ist sicherzustellen, dass Oberflächenwasser nicht in private Grundstücke geleitet wird. Die Ausführungsplanung ist wegen fehlender Aussagen in der Planfeststellungsunterlage mit dem Tiefbau- und Verkehrsamt abzustimmen.
- Der Innsbrucker Weg muss den Pkw- Beidrichtungsverkehr und ebenso den Bus-Schienenersatzverkehr der EVAG (nähere Details zum Übergabepunkt sind seitens der EVAG zu klären) aufnehmen können. Deshalb ist eine Querschnittsbreite von 6,00 m erforderlich , s.a. auch die dazu bereits geführten Abstimmungen mit der DB ProjektBau GmbH vom 16.04.2012 (Anlage 3)
- Engstellensignalisierung für den Verschwenkbereich des Innsbrucker Weges nahe Leipziger Straße / Stirnseite Innsbrucker Weg Nr.2 zur alleinigen Nutzung der EVAG (hier lokal nur ca. 4,75 bis 5,0m Fahrbahnbreite zwischen den Borden), über die technische Lösung dieser Signalisierung sind Detailabstimmungen mit der EVAG und dem Tiefbau- und Verkehrsamt, Abteilung Verkehr zu führen
- Baufahrzeuge dürfen nicht längs des Innsbrucker Weges zwischen Heckerstieg und Leipziger Straße verkehren, damit kein Konflikt mit der EVAG - eigenen Engstellensignalisierung nahe Leipziger Straße besteht
- Verweis auf die oben erwähnte notwendige Ausbau- Querschnittsaufweitung im Einmündungsbereich Heckerstieg / Innsbrucker Weg (bogenaußen, mit Erdhügelabtrag und Grün-Entfernungen) - im Zusammenhang mit dem Gelenkbus - Radienbedarf und der Nutzung durch Baufahrzeuge der DB AG zur nachfolgenden Böschungsauffahrt und zurück
- zum notwendigen Schutz der Fernwärmetrasse i.H. Innsbrucker Weg / Heckerstieg (bogeninnen) - Verlegung von Sicherheits- und Verkehrsableitungselementen Stahlgleitwände o.ä.)
- die lokalen Ausweichstellen sind auch unter der erweiterten Querschnittsbreite erforderlich (ggf. ca. 1m alle 50 bis 80 m, auch aufgeweitete Auffahrtsstelle an der Böschung ca. 50 m nach Einfahrt aus Ri. Heckerstieg)
- im Abschnitt zur Leipziger Straße hin - kleinere Deckeninstandsetzung vorab (gemäß der Abstimmung mit der Straßenverwaltung am 16.04.2012 )
- am Anschluss Heckerstieg / Innsbrucker Weg bauzeitlich Ausschilderung "abknickender Vorfahrt" (keine Lichtsignalregelung), dann Vorfahrt im Verlauf Heckerstieg bis vor den Anschluss Am Kühlhaus / Greifswalder Straße
- zur Signalisierung an der Leipziger Straße / Innsbrucker Weg: während der Vollsperr-Phasen Ausschaltung (bzw. bedarfsweise Sonderentscheidung)
- LSA- Programmanpassung in den Sperrzeiten am Knoten Leipziger Straße / Greifswalder Straße (im Leistungsumfang der DB ProjektBau GmbH/ Beauftragung nach Detailabstimmung mit dem Tiefbau- und Verkehrsamt, Abteilung Verkehr)
- zu gegebenem Zeitpunkt ist die Vorlage von Verkehrsführungsplänen (Markierung / Beschilderung), die die o.g. Aspekte berücksichtigen zur Anhörung und Bestätigung beim Tiefbau- und Verkehrsamt, Abt. Verkehr erforderlich.

Ein zeitgleicher Umbau der Eisenbahnüberführungen Geschwister-Scholl-Straße und Leipziger Straße ist wegen der Aufnahme des Umleitungsverkehrs aus der Leipziger Straße nicht möglich.

Während der Sperrpausen für die Stadtbahnlinie 2 ist ein gleichwertiges Angebot im Schienenersatzverkehr (SEV) notwendig. Hierfür sind die Mehraufwendungen der EVAG zu ersetzen. Die Aufwendungen sind baubedingt und müssen deshalb in der Kostenmasse berücksichtigt werden. Es sind vertragliche Regelungen im gleichen Prinzip wie zur Sperrpause Erneuerung EÜ Bahnhofstraße anzuwenden.

Falls die Umleitungsführung des SEV über den Heckerstieg erfolgen muss, muss an den vorzusehenden LSA zur Regelung der Engstellen eine Busbevorrechtigung ermöglicht werden.

## 5. Versorgungsleitungen

Für alle neu zu verlegenden Versorgungsleitungen im öffentlichen Straßennetz sind zur Klärung der jeweiligen Einzelheiten Koordinierungsanträge beim Tiefbau- und Verkehrsamt zu stellen.

Die Planung und Durchführung der Straßenbeleuchtungsanlage am neuen Brückenbauwerk ist mit dem Tiefbau- und Verkehrsamt, Sachgebiet Straßenbeleuchtung rechtzeitig abzustimmen. Die Straßenleuchten sind wieder herzustellen. Die vorhandenen verrohrten Kabeltrassen (PVC 100) sind während der Baumaßnahme zu erhalten und zu sichern. Die Leuchtenzuleitungen (NYY-O 4x6) vom jeweiligen ÜSK sind zu demontieren und zu erneuern.

Im Anlagevermögen des Entwässerungsbetriebs befindet sich der Kanal Ei 1000/1500 85,27 m (im Erläuterungsbericht falsch; Ei 100/1500). Die anderen beiden Kanäle sind Straßenentwässerungskanäle und liegen in der Verwaltung der Straßenverwaltung des Tiefbau- und Verkehrsamtes. Die Kanäle sind während der Bauzeit zu sichern. Details sind mit der Ausführungsplanung zu klären.

## 6. Straßenwiederherstellung

Die in Anspruch genommenen Straßenflächen sind nach den Regeln der Technik wiederherzustellen.

Da in den vorliegenden Unterlagen keine Aussagen zum Straßenbau gemacht wurden, ist dieser rechtzeitig vor Baubeginn mit dem Tiefbau- und Verkehrsamt abzustimmen, um den genauen Umfang festzulegen.

## 7. Lärmschutz

In den Planfeststellungsunterlagen (hier: Anlage 8) wird dargelegt, dass die vorgesehenen Baumaßnahmen als erheblicher baulicher Eingriff i.S.d. 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) zu werten sind. Bei der Beurteilung der Wesentlichkeit nach § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV ist hierbei kenntlich zu machen, inwieweit sich der bauliche Eingriff lediglich auf eine Erhaltungs- bzw. Unterhaltungsmaßnahme (ohne Änderung des Verkehrsaufkommens) beschränkt oder aber gleichzeitig die Funktion und Betriebsweise

der Gleisanlagen verbunden mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens geändert wird. Nach der Rechtssprechung (siehe Schulze, H.: "Lärmschutz bei der Planung von Verkehrsvorhaben", Zeitschrift für öffentliches Recht u. Verwaltungswissenschaft, Heft 5 (2001) S. 181) ist in die Bewertung der Wesentlichkeit der Änderung nach § 1 der 16.BImSchV stets der Aspekt einzubeziehen, inwieweit die Änderung zu einer - möglicherweise auch nur vorübergehenden - Erhöhung des Verkehrsaufkommens und damit auch des Verkehrslärms führen kann.

In den nachfolgenden Tabellen sind die von der Deutschen Bahn AG für die Strecken 6300 und 6302 Verkehrsbelegungszahlen für das Betriebsjahr 2010 dargestellt.

#### Strecke 6300

Ist 2010

Anzahl		Zugart	SB-Anteil	v-max	Länge	D Fz
Tag	Nacht		%	km/h	m	dB(A)
8	6	DR-N	100	100	30	0
0	1	DR-N	100	100	60	0
14	2	RB-E	60	100	80	0
0	1	RB-E	60	100	100	0
1	0	RB-E	60	100	110	0
0	1	RB-E	60	100	120	0
2	0	RB-VT	100	100	30	0
1	0	RB-VT	100	100	60	0
3	0	RB-VT	100	100	90	0
4	0	RE-E	85	100	80	0
1	0	RE-VT	100	100	90	0
14	2	RE-VT	100	100	130	0
3	0	ICE	100	100	190	-3
3	2	GZ-E	0	100	500	0
54	15	<b>Summe aller Zugarten</b>				

#### Strecke 6302

Ist 2010

Anzahl		Zugart	SB-Anteil	v-max	Länge	D Fz
Tag	Nacht		%	km/h	m	dB(A)
21	4	DR-N	100	100	30	0
2	1	DR-N	100	100	60	0
16	2	RB-VT	100	100	50	0
15	0	RE-VT	100	100	50	0
0	1	RE-VT	100	100	90	0
54	8	<b>Summe aller Zugarten</b>				

Der Vergleich mit den Prognosezahlen 2025 macht deutlich, dass sich im Zuge der Ertüchtigung der Eisenbahnbauwerke sowohl die absolute Anzahl der Zugbewegungen [Strecke 6300: 71 (Tag) / 24 (Nacht) ; Strecke 6302: 80 (Tag) / 8 (Nacht)] als auch speziell das Güterverkehrsaufkommen auf der Strecke 6300 [Prognosejahr 2025: 22 (Tag) / 18 (Nacht) mit einer Zuglänge von 740 m gegenüber 3 (Tag) / 2 (Nacht) und einer verminderten Zuglänge von 500 m im Betriebsjahr 2010] sehr stark erhöhen. Ungeachtet dessen erfolgte in der schalltechnischen Untersuchung der Planunterlagen bezogen auf die Prognosewerte 2025 lediglich eine vergleichende Betrachtung der Geräuschmissionen für den

bestehenden Zustand sowie den geplanten baulichen Zustand. Bei der Beurteilung der Lärmerhöhungen blieben somit die dargestellten Verkehrszunahmen als unmittelbare Folgeerscheinung des erheblichen baulichen Eingriffs unberücksichtigt. Vor diesem Hintergrund werden folgende Forderungen geltend gemacht:

#### *Vermeidung nachhaltiger Störungen der kommunalen Planungshoheit*

Von Seiten der Planfeststellungsbehörde ist im Rahmen der Abwägung sicherzustellen, dass die von der Stadt Erfurt in Betracht gezogenen städtebaulichen Planungsmöglichkeiten nicht nachhaltig gestört werden. In der Stadt Erfurt besteht eine anhaltende Nachfrage nach Wohnungsraum, sodass konkrete Planungsabsichten bestehen im Umfeld der von der Planfeststellung betroffenen Strecken Wohnbaugebiete zu etablieren.

Auf Grund des vorhabenbedingten erheblichen Lärmanstiegs scheiden die in einem Korridor von ca. 200 m zu den Gleisanlagen befindlichen Flächen für eine Wohnnutzung aus, weshalb wesentliche Teile des Gemeindegebiets einer frei gestaltbaren kommunalen Planung entzogen werden. Unter diesen Gesichtspunkten sind Vorkehrungen für einen angemessenen aktiven Schallschutz umzusetzen.

#### *Methodik zur Ermittlung der Erhöhung der Beurteilungspegel*

Ein erheblicher baulicher Eingriff löst Schutzansprüche der Lärmbetroffenen aus, falls eine Erhöhung der Beurteilungspegel gem. § 1 Abs.2 Satz 1 Nr. 2 der 16. BImSchV bzw. § 1 Abs.2 Satz 2 der 16. BImSchV eintritt. Bei der Prüfung des Sachverhaltes einer wesentlichen Änderung sind für die Bauzustände vor und nach dem Umbau jeweils die Prognoseverkehrsmengen anzusetzen und hierauf aufbauend die resultierenden Beurteilungspegel zu ermitteln und zu vergleichen.

In der schalltechnischen Detailuntersuchung (vgl. Anlage 8, Bericht VL 6819-5 vom 15.11.2011 der Planunterlagen) erfolgt für den Prognosehorizont 2025 keine Unterscheidung zwischen dem Prognose-Nullfall (Zustand vor dem erheblichen baulichen Eingriff) und dem Prognose-Planfall (Zustand nach Umsetzung), d.h. für den Nullfall und den Planfall werden jeweils exakt die gleichen Zugzahlen angesetzt.

Angesichts des Sachverhalts, wonach in den letzten 20 Jahren nachts durchschnittlich 1 bis 2 Güterverkehrszüge die Strecke 6300 / 6301 im regulären Betrieb befahren haben, ist eine Anzahl von 20 Güterzügen für den Prognose-Nullfall völlig unrealistisch. Der Prognose-Nullfall muss bei realistischer Betrachtung am regulären Betrieb und damit am Ist-Zustand ausgerichtet werden.

Zwischen dem baulichen Eingriff und der Erhöhung des Verkehrsaufkommens auf 20 Güterzüge in der Nacht besteht offenkundig ein Kausalzusammenhang. Im Zuge des Bauvorhabens wird der bestehende Verkehrsweg leistungssteigernd ausgebaut, sodass eine grundlegende Änderung des Charakters des Schienenweges erfolgt. Die mit dem Bauvorhaben zusammenhängenden Lärmsteigerungen sind daher auf Grundlage gesonderter Prognosen für den Nullfall und den Planfall bei der Ermittlung der Erhöhung der Beurteilungspegel zu berücksichtigen.

#### *Festlegung des Untersuchungsbereichs*

Die schalltechnischen Untersuchungen einschließlich die Feststellung der Erhöhungen der Beurteilungspegel beschränken sich auf eine Länge von 150 m vor und hinter der Eisenbahnüberführung Leipziger Straße. Dieser Einwirkungsbereich ist allein schon deshalb viel zu klein gewählt, da auf einem derartig kurzen Abschnitt des Schienenweges

gar kein Güterverkehrszug mit einer Länge von 740 m fahren kann. Grundsätzlich ist als Betrachtungsrahmen der gesamte leistungssteigernd ausgebaute Verkehrsweg einzubeziehen. Im Stadtgebiet Erfurt betrifft dies u.a. die Tiroler Siedlung, die Salinesiedlung, die Sulzer Siedlung und Stotternheim.

Ausgehend vom realistischen Verkehrsaufkommen des Prognose-Nullfalls und den hiermit verbundenen Geräuschimmissionen ist zu untersuchen, inwieweit die prognostizierte Verkehrsmenge nach Umsetzung der beantragten Baumaßnahme eine Lärmerhöhung bewirkt, die gem. § 1 Abs.2 der 16.BImSchV wesentlich ist.

Die in den Planunterlagen empfohlene aktive Schallschutzmaßnahme (hier: Errichtung einer 2 m hohen, ca. 153 m langen Schallschutzwand im Streckenabschnitt km 66,280 - 66,430) sowie die ergänzenden passiven Schallschutzmaßnahmen in der Tiroler Straße stellen in diesem Zusammenhang lediglich den zu gewährenden Mindestumfang der notwendigen Schallschutzvorkehrungen dar und sind zwingend umzusetzen. Darüber hinaus ist zu erwarten, dass sich im Ergebnis der geforderten Bewertung unter Einrechnung der Verkehrszunahme gegenüber dem am verkehrlichen Ist-Zustand zu orientierenden Prognose-Nullfall weitere Betroffenheiten ergeben. Die hiermit verbundenen weitergehenden Schallschutzvorkehrungen (aktive bzw. passive Schallschutzmaßnahmen nach den Vorgaben der 24.BImSchV) sind ebenfalls im Planfeststellungsbescheid festzusetzen.

Die voraussichtlich in den Jahren 2013 und 2014 stattfindenden, ca. 1 Jahr dauernden Bauarbeiten sind ebenfalls mit Geräuschbeeinträchtigungen der Anrainer verbunden. Die Bauarbeiten umfassen im Wesentlichen den Abriss der 3 bestehenden und den Wiederaufbau von 2 neuen Eisenbahnüberführungen sowie den Rückbau und die Anhebung / Verschiebung von Gleisanlagen. Nach den Vorgaben der Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm (AVV Baulärm) sollen Maßnahmen zur Minderung von Baulärm dann angeordnet werden, wenn die Immissionsrichtwerte der AVV Baulärm um mehr als 5 dB(A) überschritten werden. Gemäß den schalltechnischen Untersuchungen in den Planunterlagen (Anlage 8) treten an fast allen Immissionsorten im Einwirkungsbereich der Baustelle Überschreitungen von deutlich mehr als 5 dB(A) sowohl im Tages- als auch Nachtzeitraum auf. Zur Vermeidung schädlicher Baulärmeinwirkungen sind daher insbesondere folgende Auflagen im Planfeststellungsbescheid festzusetzen:

1. Während des Nachtzeitraums von 20.00 - 7.00 Uhr sind geräuschintensive Tätigkeiten wie Abbrucharbeiten, Herstellung von Baugruben und Rampen sowie An- und Abtransporte nicht zulässig.
2. Der Bauherr hat durch entsprechende Festlegungen in der Ausschreibung und bei der Vergabe der Bauleistungen sicherzustellen, dass lärmarme Bauverfahren (Vermeidung von schlagenden Werkzeugen und Verfahren etc.) sowie ausschließlich lärmarme Maschinen nach dem Stand der Lärmreduzierungstechnik (Erfüllung der Anforderungen gem. 32.BImSchV u.a.) eingesetzt werden.
3. Zur Minimierung der Zeitdauer der Belästigung sind geräuschintensive Tätigkeiten zeitlich zusammenzulegen und auf den Tageszeitraum zu beschränken.
4. Sofern die örtlichen Gegebenheiten es gestatten, sind zur Begrenzung von Lärmemissionen lärmabschirmende Vorrichtungen (Einhausungen / Kapselungen von Baumaschinen, mobile Schallschutzwände, Schallschirme u.a.) einzusetzen. Der Einsatz von Trennschleifern ist nur mit Verwendung von mindestens 2 m x 3 m großen mobilen Schallschutzwänden zulässig.

5. Während der Sperrpausen ist die Verwendung von akustischen Warnsignalen nicht zulässig.

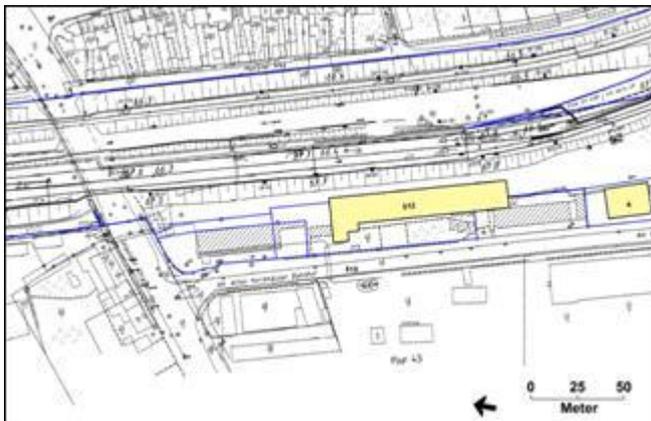
6. Alle im Untersuchungsbericht VA 6819-2 vom 15.12.2011 der Peutz Consult GmbH dargestellten Vorkehrungen zur Vermeidung von Geräuscheinwirkungen sind auszuschöpfen (z.B. Vermeidung von Maschinenleerlauf, Vorfertigung der Bauteile außerhalb der Baustelle, Baustellenzufahrt entfernt von umliegenden Nutzungen wählen, Ausweisung von Lkw-Warteplätzen außerhalb lärmsensibler Bereiche etc.).

7. Die betroffenen Anrainer sind frühzeitig über Art und Dauer der Baumaßnahmen sowie die hiermit verbundenen Geräuschbeeinträchtigungen zu informieren. Sofern die Durchführung von lärmintensiven Bauarbeiten an Wochenenden bzw. während des Nachtzeitraumes erforderlich sind, sind den stark lärmbeeinträchtigten Anwohnern (hier: Überschreitungen der Immissionswerte um 10 dB(A) und höher) Ausweichquartiere anzubieten.

## 8. Bodenschutz

Die in der Auskunft des Sanierungsmanagements der DB AG (FRS-MI) benannten altlastenverdächtigen Flächen (BoVEK-Check) sind bekannt.

Nach den zur Planfeststellung vorgelegten Unterlagen sind die Fläche der ehemaligen Bww Außenstelle Viehdesinfektion 512 sowie der Lagerplatz 004 von den Bau- bzw. Profilierungsmaßnahmen betroffen.



Im Ergebnis bereits vorliegender Bodenuntersuchungen sowie fachtechnischer Stellungnahmen ergibt sich nachfolgender Handlungsbedarf:

VF-Nr.	Bezeichnung	Ergebnis der Bodenuntersuchung	Handlungsbedarf gemäß Stellungnahme des Staatlichen Umweltamtes Erfurt (SUAE) vom 16.07.2003
B-003037-004	Lagerplatz	PAK-Gehalte im Boden als leicht erhöht eingestuft	keine Nutzungseinschränkungen, kein weiterer Untersuchungs- und Sanierungsbedarf
B-003037-512	Viehdesinfektion	BTEX in der Bodenluft nur an einer Messstelle erhöht	keine Nutzungseinschränkungen, kein weiterer Untersuchungs- und Sanierungsbedarf

Baumaßnahmen erfolgen im Bereich dieser Flächen nicht. Es werden temporär Baustelleneinrichtungen und -zufahrten geschaffen. Gemäß Erläuterungsbericht, Pkt. 6.2 ist hier ein Eingriff in den Untergrund nicht vorgesehen.



Aus Sicht der Stadt bestehen keine weiteren bodenschutzfachlichen Forderungen.

## 9. Naturschutz

Der vorliegende landschaftspflegerische Begleitplan (LBP) berücksichtigt die Belange des Naturschutzes in ausreichendem Umfang und den gesetzlichen Vorgaben gemäß. Die vorgesehenen Vermeidungs- und Kompensationsmaßnahmen (S1, M1-M3) sind gänzlich und nach der vorliegenden Planvorgabe umzusetzen.

Im Falle einer etwaigen Gehölbeseitigung außerhalb des gestatteten Fällzeitraumes ist neben der Begutachtung durch eine Fachkraft auch eine Ausnahmegenehmigung bei der Stadt Erfurt einzuholen.

<b>Anlagen</b>	Anlage 1a - Plan "Ansicht EÜ Puschkinstraße"
	Anlage 1b - Plan "Schnitt und Detail EÜ Puschkinstraße"
	Anlage 2 - Protokoll DB ProjektBau GmbH vom 29.02.2012
	Anlage 3 - Schreiben TVA vom 05.03.2012
	Anlage 4 - Vermerk DB ProjektBau GmbH vom 16.04.2012