

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

## **Planfeststellungsverfahren für die Baumaßnahme der DB Netz AG: Erneuerung der Eisenbahnüberführung km 69,3+00 in Erfurt, Azmannsdorfer Weg (nördlicher Teil), Strecke 6292 Abzweig Erfurt Dieselstraße - Abzweig Erfurt Gbf Eo**

### **Stellungnahme der Stadtverwaltung Erfurt**

Die Stadtverwaltung Erfurt stimmt der Erneuerung der Eisenbahnüberführung Azmannsdorfer Weg (nördlicher Teil) entsprechend der Planfeststellungsunterlage vom 11.07.2012 unter Berücksichtigung nachfolgender Forderungen und Hinweise grundsätzlich zu:

#### 1. Kreuzungsvereinbarung

Der in der bereits bestehenden Kreuzungsvereinbarung zur Eisenbahnüberführung Azmannsdorfer Weg festgeschriebene Tatbestand zwischen Verlangen der Stadt und Verlangen der DBAG ist in der Planfeststellungsunterlage nicht korrekt dargestellt. Der Umbau des nördlichen Abschnitts Nord der Eisenbahnüberführung ist laut Kreuzungsvereinbarung der alleinige Wunsch der DBAG und als Teil der *nicht kreuzungsbedingten Kosten* zu sehen. Die im Erläuterungsbericht formulierte Verschiebung des Widerlagers Nord/Nord zur Beibehaltung der Straßenachse ist nicht kostenrelevant und daher ohne Verlangen der Stadt als planerisch einzig vernünftige Lösung umzusetzen. Der Erläuterungsbericht ist an dieser Stelle deshalb zu korrigieren.

Die in der Planfeststellungsunterlage vorgesehene Bauzeit liegt gegenüber der Kreuzungsvereinbarung um ein Jahr früher. Die Stadt ist auf diese Verschiebung finanziell nicht eingestellt. Die DBAG muss deshalb die Verhandlungen für eine eventuelle Präzisierung der Kreuzungsvereinbarung mit der Stadt zwingend wieder aufnehmen.

#### 2. Straßenbau

Gemäß Baugrundgutachten des Geotechnischen Ingenieurbüros Dipl.-Ing. A.Pampel GmbH vom 21.01.2010 ist zur Gewährleistung des erforderlichen Tragfähigkeitswertes  $E_{v2} = 45$  MN/m<sup>2</sup> ein Bodenaustausch vorzunehmen. Damit ist (auch unter Berücksichtigung des Einflusses der Randbereiche gemäß RSTO Tab. 7 und unter Berücksichtigung Tab. 8) die Gesamtdicke des frostsicheren Oberbaus neu zu ermitteln.

Es ist das aktuelle Regelwerk ZTVE-StB 09 und nicht mehr die Ausgabe 1994 zu verwenden.

Die Planumsentwässerung darf grundsätzlich wegen der Rückstaugefahr in die Straßenkonstruktion nicht an das Mischwassersystem angeschlossen werden. Analog der bereits für den südlichen Teil geführten Abstimmungen mit dem Büro OBERMEYER sind Sonderlösungen für die Anbindung der Planumsentwässerung zu finden, wenn kein entsprechender Vorfluter vorhanden ist.

Wenn sich die nicht näher beschriebenen Anpassungen der Grundstückseinfassung Haus Nr.5 auch auf die Wiederinbetriebnahme der Grundstückszufahrt auf den Azmannsdorfer Weg bezieht, sind folgende Aspekte zu berücksichtigen: Die Grundstückszufahrt ist materialeseitig kenntlich zu machen. Weiterhin muss die Sichtbeziehung des ausfahrenden Fahrzeugs auf den Gehweg/auf die Fahrbahn durch Rückbau der bestehenden Grundstückseinfassung sichergestellt werden. Einzelheiten können in den weiteren Planungsphasen abgestimmt werden.

Es ist den Plänen nicht eindeutig zu entnehmen, ob der Straßenbau direkt am nördlichen Brückende endet oder die Forderungen der Stadt aus den Vorberatungen aufgenommen wurden, dass eine richtlinienkonforme Verziehung des westlichen Fahrbahnrandes an den Bestand erforderlich ist, die eine Erweiterung des Straßenbaus bis ca. 70 m nach dem Brückenbauwerk bedeutet. Diese Anpassung ist wegen der Gewährleistung der Verkehrssicherheit zwingend aufzunehmen. Einzelheiten sind in den weiteren Planungsphasen und in der Präzisierung der bestehenden Kreuzungsvereinbarung vorzunehmen.

### 3. Brückenbau

Für den Anschluss der Brückenentwässerung an das Kanalnetz der Stadt ist ein formloser Antrag auf Anschlussgenehmigung beim Entwässerungsbetrieb (2fach) zu stellen, der Erläuterung, Berechnung, Lageplan und Schnitt der Bauwerksentwässerung sowie Berechnung der zu erwartenden Einleitmengen enthält.

Bei der Planung der Bauwerksentwässerung ist sicherzustellen, dass die Möglichkeit von schädlichen Auswirkungen auf das Brückenbauwerk durch Rückstau aus dem Kanalnetz sicher ausgeschlossen werden muss. Rückstauenebene ist die Höhe des max. möglichen Überstaus der Straßenoberkante im Unterführungsbereich im Falle einer Überflutung.

Für die Einbauten (Erdanker, Verbauträger) im gewidmeten öffentlich Straßenraum ist mit dem Tiefbau- und Verkehrsamt ein Gestattungsvertrag abzuschließen.

### 4. Kanal

Bestandteil der Kreuzungsmaßnahme muss zwingend - analog des südlichen Teils und entsprechend der bisher geführten Abstimmungen - der Austausch des vorhandenen Mischwasserkanals DN 300 in einen Mischwasserkanal DN 500 Beton sein. Einzelheiten sind in den weiteren Planungsphasen und in der Präzisierung der bestehenden Kreuzungsvereinbarung vorzunehmen.

### 5. 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.

## 6. Lichtsignalanlage

Die EÜ Azmannsdorfer Weg besteht aus einem Nord - und einem Südteil. In der Anlagen- und verkehrstechnischen Bewertung können diese beiden Teile nicht getrennt werden, sondern stehen gemeinsam mit den Knoten Weimarische Straße immer in einem direkten Zusammenhang.

Auf Seite 10 des Erläuterungsberichts wird darauf verwiesen, dass außerhalb notwendiger Vollsperrungen der Verkehr analog Bestand mit Ampelregelung aufrechterhalten wird. Dies ist grundsätzlich richtig. Es wird darauf verwiesen, dass dafür in Abhängigkeit der einzelnen Bauphasen die entsprechenden Umbauten der LSA durch den Auftraggeber veranlasst werden müssen. Hierbei sind die bautechnologischen und verkehrsorganisatorischen Abhängigkeiten mit den Bauphasen des südlichen Teils der EÜ zu beachten.

Für die Bauphasen mit Sperrung des Kfz-Verkehrs ist eine Abstimmung mit der EVAG (Busverkehr) erforderlich.

## 7. Versorgungsleitungen

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

## 8. Lärmschutz durch Schienenverkehrslärm

Die Planungsunterlagen enthalten in Anlage 8 schalltechnischen Untersuchungen (hier: Bericht VL 6854-1.1 vom 17.04.2012 der Peutz Consult GmbH) zum Bau der Eisenbahnüberführung (EÜ). Es wird dargelegt (vgl. S. 8 / 9), dass die vorgesehenen Baumaßnahmen insbesondere auf Grund der Verbreiterung der Brückenbereiche als

erheblicher baulicher Eingriff i. S. d. 16. BImSchV (Verkehrslärmschutzverordnung) zu werten sind. Aussagen, welche Streckenabschnitte für die schalltechnischen Untersuchungen nach 16. BImSchV zu Grunde gelegt wurden, sind in den Unterlagen nicht enthalten. Hinsichtlich der Prognose für den "Ohne-Fall" (d. h. EÜ im nicht ausgebauten Ist-Zustand) und den "Mit-Fall" (d. h. EÜ im geplanten Zustand) sind folgende Aspekte nicht schlüssig und bedürfen einer Überarbeitung:

- Das verfahrensgegenständliche nördliche Bauwerksteil der Eisenbahnüberführung wird im geplanten Zustand insgesamt 4 elektrifizierte Gleise (vgl. S. 5 im Erläuterungsbericht der Planunterlagen) überführen. Im "Mit-Fall" und "Ohne-Fall" der Verkehrsprognosen werden hingegen lediglich die Zuggbewegungen auf einem dieser Gleise (hier: Strecke 6292) erfasst. Hieraus resultiert die Forderung, dass sämtliche Zuggbewegungen - auch Rangiervorgänge – auf allen Gleisen bei der Verkehrsprognose und der Ermittlung der Beurteilungspegel zu berücksichtigen sind. Für die Berechnung der Beurteilungspegel der Gleise, auf denen in erheblichem Umfang Güterzüge gebildet oder zerlegt werden, gilt nicht der Abschlag von 5 dB(A).

Im Erläuterungsbericht wird auf S. 2 ausgeführt, dass die zulässige Geschwindigkeit im zu betrachtenden Abschnitt der Strecke 6292  $v = 50$  km/h beträgt. Insofern ist die Prognose für den "Ohne-Fall" nicht sachgerecht, in der von einer Zugggeschwindigkeit von  $v = 100$  km/h ausgegangen wird. Allein aufgrund dieser Differenz der Geschwindigkeiten ergeben sich für den "Mit-Fall" höhere Beurteilungspegel gegenüber dem "Ohne-Fall".

Ausgehend von den v. g. Überarbeitungen sind die Beurteilungspegel für den Prognose-„Mit-Fall“ und –„Ohne-Fall“ zu ermitteln. Anspruchsvoraussetzungen auf Schallschutz bestehen, sofern beim „Mit-Fall“ Pegelerhöhungen über 70 dB(A) – tags / 60 dB(A) – nachts ausgelöst werden. Der Untersuchungsraum ist angemessen zu wählen und umfasst angesichts einer Zuglänge von

740 m mindestens den Bereich entlang der Schienenwege von 740 m vor und 740 m nach der Eisenbahnüberführung. Für die Zuordnung zu gebietsbezogenen Immissionsgrenzwerten sind die baulichen Anlagen bei Fehlen entsprechender Ausweisungen in Bebauungsplänen nach der Schutzbedürftigkeit der Realnutzung zu beurteilen. Die Ausweisungen im Flächennutzungsplan sind hierbei nicht maßgebend.

## 9. Baulärm

Die voraussichtlich in den Jahren 2014 und 2015 stattfindenden, ca. 18 Monate dauernden Bauarbeiten sind ebenfalls mit Geräuschbeeinträchtigungen der Anrainer verbunden. 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 8.2) 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 Lärminderungstechnik (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.
5. Während der Sperrpausen ist die Verwendung von akustischen Warnsignalen nicht zulässig.
6. Alle im Untersuchungsbericht VL 6854-2 vom 10.04.2012 der Peutz Consult GmbH dargestellten Vorkehrungen zur Vermeidung von Geräuscheinwirkungen sind auszuschöpfen.
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.

## 10. Abfallentsorgung

Bestandteil der Unterlagen ist auch ein Entsorgungskonzept für die im Rahmen der Maßnahme anfallenden Abfälle. Die enthaltenen Angaben hinsichtlich Zuordnung, Deklarationserfordernis und Nachweisführung sind nachvollziehbar.

## 11. Naturschutz/Landschaftspflege

Dem Planfeststellungsverfahren wird unter folgenden Auflagen zugestimmt:

1. Um den Ausgleich nach § 15 Abs. 2 BNatSchG abzusichern, sind die naturschutzrechtlichen Maßnahmen gemäß Maßnahmenplan (Anlage 7) vollumfänglich umzusetzen.
2. Zum Ausschluss der Verbotstatbestände nach § 44 BNatSchG hat die Begutachtung der Fledermaus-/Vogelquartiere sowie die Errichtung des Zaunes zum Schutz der Zauneidechse durch einen Sachverständigen zu erfolgen. Zauneidechsen innerhalb des Baufeldes sind an einen geeigneten Standort umzusetzen. Da mit der Baumaßnahme insbesondere die Quartiere gebäudebesiedelnder Fledermausarten in Mitleidenschaft gezogen werden, sind die Ersatzquartiere im Bereich der umliegenden bahneigenen

Gebäude zu installieren. Die exakte Lage der Quartiere ist mit der unteren Naturschutzbehörde rechtzeitig abzustimmen.

3. Um die ökologischen Funktionen der vom Bauvorhaben betroffenen Fortpflanzungs-/ Ruhestätten streng geschützter Fledermausarten nach Anh. IV RL 92/43/EWG im Zuge der Baumaßnahme im räumlichen Zusammenhang aufrechtzuerhalten, hat die Schaffung der Ersatzquartiere für Fledermausarten hat mit Verweis auf § 44 Abs. 5 BNatSchG mindestens 1 Monat vor Beginn der Abrissarbeiten zu erfolgen. Die Lage der Standorte und die Herstellung der Ersatzquartiere sind der unteren Naturschutzbehörde zur Bestätigung anzuzeigen.

4. Die Wiederherstellungs-/ Bepflanzungsmaßnahmen sind durch den Eingriffsverursacher ein Jahr nach Abschluss der Baumaßnahmen herzustellen und über einen Zeitraum von 25 Jahren dauerhaft zu unterhalten. Die untere Naturschutzbehörde ist nach Abschluss der 3-jährigen Fertigstellungs- und Entwicklungspflege zur Prüfung der hergestellten Maßnahmen aufzufordern (vgl. §17 Abs. 7 BNatSchG).

## 12. Wasser/Boden

Die im Feinkonzept beschriebenen Altlastverdachtsflächen sind der Stadt bekannt. Nach den zur Planfeststellung vorgelegten Unterlagen sind die Altlastverdachtsflächen nicht unmittelbar von der Baumaßnahme betroffen. Gegen die Erneuerung der EÜ Azmannsdorfer Weg (Mitte und Nord) bestehen aus Sicht der unteren Bodenschutzbehörde keine Einwände. Es wird davon ausgegangen, dass die Belange des Bundesbodenschutzgesetzes sowie der Bundesbodenschutzverordnung im Rahmen der Baumaßnahme berücksichtigt werden.

Belange des Wasserrechts sind nicht betroffen.