Planfeststellung für das Bauvorhaben „Infrastrukturausbau Erfurt-Nordhausen, Planfeststellungsabschnitt 4 Straußfurt – Erfurt-Nord, Bahn-km 59,180 bis 66,740 der Strecke 6302 Wolkramshausen – Erfurt Hbf. in der Gemeinde Erfurt inkl. der Ortsteile Gispersleben und Kühnhausen

Stellungnahme der Landeshauptstadt Erfurt

Die Landeshauptstadt Erfurt befürwortet ausdrücklich den geplanten Ausbau der Strecke Erfurt-Nordhausen auf dem Stadtgebiet Erfurt, der der Fahrzeitverkürzung und der verbesserten Anbindung an den überregionalen Verkehr dienen soll.

Planungsinhalt und Qualität der die öffentlichen Belange der Stadt Erfurt betreffenden Unterlagen werden allerdings beanstandet und in Teilen nicht akzeptiert. Zwischen der Stadtverwaltung und dem Vorhabenträger erreichte Planungsstände zu den öffentlichen Verkehrsanlagen sind nicht Inhalt der Planfeststellungsunterlagen geworden. Teilweise wird in Flächen von rechtswirksamen und in Aufstellung befindlichen Bebauungspläne der Stadt eingegriffen. Die Festsetzungen sind nicht berücksichtigt worden.

Hauptkritikpunkt besteht in den fehlenden Abstimmungen für die Erarbeitung eines Gesamtkonzepts zur Verknüpfung der verschiedenen Verkehrsarten und damit einer gezielten Aufwertung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV).

Der Freistaat Thüringen hat den 6. Thüringer Nahverkehrsplan für den SPNV verabschiedet und somit die Rahmenvorgaben für die Entwicklung des SPNV im Freistaat Thüringen für den Zeitraum 2023 bis 2027 festgelegt. Dieser Nahverkehrsplan bildet damit die Grundlage für die Planung und Finanzierung des Thüringer SPNV. Auf dieser Basis soll ein tragfähiger Rahmen geschaffen werden, in dem das Gesamtsystem des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) verkehrsträger- und aufgabenträgerübergreifend zukunftsfähig weiterentwickelt werden kann. Im Handlungskonzept des Nahverkehrsplans wird die Rahmenplanung für den SPNV aufgestellt, die sich an den verkehrspolitischen Zielen und den daraus folgenden Mindeststandards orientiert.

Das verkehrspolitische Ziel ist, eine gleichwertige Alternative zum motorisierten Individualverkehr zur Erhöhung des Modal Split Anteils des ÖPNV zu schaffen.
Der Freistaat hat im Nahverkehrsplan darüber hinaus formuliert: „wo immer möglich, soll durch attraktive Umsteigebeziehungen sowohl zwischen unterschiedlichen Angeboten des Schienenverkehrs als auch des StPNV eine hohe Verbindungs- und Erschließungsqualität gewährleistet werden.

Hinsichtlich der Funktion und Gestaltung der Stationen (inkl. der Anforderungen an die Barrierefreiheit) führt der Nahverkehrsplan des Freistaats folgendes aus:

- bei Betrachtung und Beurteilung von Verkehrsstationen ist nicht nur die Ausstattung, auch bezüglich Barrierefreiheit, ein wichtiges Kriterium, sondern vor dem Hintergrund intermodaler Wegeketten ist die Ausgestaltung von Verknüpfungen zu anderen Verkehrsträgern ebenfalls von großer Bedeutung
- Stationen sind eine Art Visitenkarte des SPNV und sollen einladend wirken, außerdem sind sie für einen attraktiven SPNV essenziell
- da sie auch eine Aufenthaltsfunktion erfüllen, ist es wichtig, Verkehrsstationen funktional angemessen auszustatten und ansprechend zu gestalten

- Gewährleistung kurzer, direkter und möglichst höhengleicher/stufenloser Wegeverbindungen
- Schaffung von ausreichend Abstellmöglichkeiten für Fahrräder und Kraftfahrzeuge an SPNV-Zugangsstellen (Errichtung von Mobilitätsstationen)

Zur Gestaltung des Bahnhofsumfeldes und zur Verknüpfung mit anderen Verkehrsträgern führt der Nahverkehrsplan aus:

- für ein attraktives Verkehrsangebot sind nicht nur kurze Reisezeiten auf Direktverbindungen, saubere Stationen oder moderne Fahrzeuge relevant, sondern gleichermaßen die Möglichkeit der Verknüpfung. Verknüpfung kann hierbei einerseits ausschließlich den Schienenverkehr betreffen, indem Übergänge mit optimalen Umsteigezeiten zwischen verschiedenen Linien ermöglicht werden, andererseits aber auch die verkehrsmittelübergreifende Verknüpfung zur Herstellung intermodaler Wegeketten
- die Reiseketten des öffentlichen Verkehrs sollen möglichst barrierefrei und durchgehend gestaltet sein sowie zuverlässig und intuitiv funktionieren - damit wird das Ziel verfolgt, weitere Fahrgäste für den öffentlichen Verkehr zu gewinnen, auch wenn diese die jeweilige SPNV-Station nicht fußläufig erreichen können; um dieses Ziel zu erreichen, muss die Vernetzung des SPNV zu den weiteren Mobilitätsangeboten sowohl im Fernverkehr als auch im StPNV und zum Individualverkehr konsequent weiterentwickelt werden. –
- Zur Förderung der baulichen Vernetzung im ÖPNV stellt der Freistaat Thüringen über die Förderrichtlinie für Kommunale Verkehrsinfrastruktur (RL-KVI) Fördermittel für Verknüpfungsanlagen, wie zum Beispiel Bushaltestellen, Anlagen für P+R und B+R sowie die dazugehörige Fahrgastinformation bereit.

Die Gesamtheitliche Zielsetzung hätte aus Sicht der Landeshauptstadt Erfurt dazu führen müssen, dass man sich unter Beteiligung aller Akteure (mind. die ressortübergreifenden Aufgabenträger) zu einer Gesamtplanung jeder umzugestaltenden SPNV-Zugangsstelle mit dem Ziel einer einheitlichen, funktional stimmigen Gesamtlösung verständigt. Dieses Ziel einer nachhaltigen und umfassend funktionalen Umfeldgestaltung ist von vornherein stark eingeschränkt, wenn jetzt einseitig die dem SPNV zugehörigen technischen Anlagen (BÜ mit integrierten Bahnsteigzugängen) planfestgestellt werden.

Diese Abstimmungen müssen nachgeholt und die Ergebnisse in den vorliegenden Planfeststellungsunterlagen ergänzt werden.

Stellungnahmen der einzelnen Fachämter:

Tiefbau- und Verkehrsamt

BÜ Kühnhäuser Straße

Die vorgesehene Maßnahme soll teilweise im Geltungsbereich des rechtswirksamen Bebauungsplanes GIS532 „Kühnhäuser Straße-Süd“ durchgeführt werden. Ein Ziel des Bebauungsplanes ist es, eine durchgängige Geh-/Radwegtrasse südlich der Fahrbahn Kühnhäuser Straße zwischen den Ortsteilen Kühnhausen und Mittelhausen zu schaffen. Teilweise ist diese Verbindung bereits vorhanden. Zurzeit ist die 1. Änderung des Bebauungsplanes im Verfahren.

Das Ziel der Schaffung eines Geh-/Radweges auf der Südseite entlang der Kühnhäuser Straße und somit der Berücksichtigung beim Umbau des BÜ Kühnhäuser Staße. zwischen den Quadranten III und IV wurde in das Festlegungsprotokoll zur Ortsbegehung DB/Stadt

am 22.03.2022 (dort Pkt. 3.1.3) aufgenommen. In der nun vorgelegten Planung ist dieser Aspekt nicht berücksichtigt und ist zu ergänzen.

Es wird darauf hingewiesen, dass ein LKW bzw. Lastzug der unmittelbar an der Schranke Ost der Kühnhäuser Straße zum Stehen kommt, die Querungsstelle für Fußgänger zustellt. Fahrgäste können in diesem Fall den Bahnsteig nicht mehr sicher und barrierefrei erreichen.

Die Unterlagen sind straßenbau- und verkehrstechnisch nicht zu prüfen.

Der Kreuzungsplan enthält keine Maßangaben, Fahrbahn und Gehwegbreiten können nur durch Messen ermittelt werden. Die gemessenen Werte (z. B. Fahrbahnbreite ca. 6,50 m, Gehwegbreite ca. 3,00 m) stimmen nicht mit den Angaben des „Regelquerschnittes – Querprofil Quadrant I und IV“ (Unterlage 08-1-08_BUE_0) überein.
Weiterhin sind notwendige Entwässerungseinrichtungen nicht dargestellt.
Weder im Erläuterungsbericht noch in den vorliegenden Regelquerschnitten werden Aussagen zum Aufbau von Fahrbahn und Gehwegen getroffen, d. h. es fehlen die notwendigen Angaben bezüglich Belastungsklassen, Bauweisen, Schichtdicken usw.
Die im „Regelquerschnitt – Querprofil Fußgängerquerung“ (Unterlage 08-1-08_BUE_0) dargestellte Fußgängerquerung ist im Kreuzungsplan nicht enthalten! Hier ist anzumerken, dass es bereits einen Arbeitsstand mit enthaltener Fußgängerquerung einschließlich Mittelinsel gab.
Die Belange der Barrierefreiheit werden nicht ausreichend berücksichtigt. Z. B. fehlen die notwendigen Bodenindikatoren (siehe DIN 32984) vor den Schrankenanlagen.

Der Markierungs- und Beschilderungsplan für die öffentliche Verkehrsanlage kann erst in den späteren Planungsphasen (Ausführungsphase) bewertet werden, wenn alle Planungsdetails in die Unterlagen eingeflossen sind. Der vorliegende Plan wird nicht bestätigt.

Bahnhof Kühnhausen

Im Bestand wird der Bhf. Kühnhausen für Reisende ausschließlich über den Bahnhofsweg erschlossen. Das betrifft u.a. Bringe- und Holverkehre mit Kfz und auch die fußläufigen Zuwegungen zu den Bahnsteigen. Kurzzeitstellplätze, P+R-Plätze, Radständer und ähnliches fehlen an diesem Bahnhof.

In Ergänzung der oben dargestellten Verweise zum Nahverkehrsplan SPNV des Freistaats Thüringen wird darauf hingewiesen, dass neben der Aufwertung der Zugangsstellen selbst auch die weitere Entwicklung der Bahnhofsvorplätze und die Revitalisierung der Bahnhofsumfelder dringend geboten ist. Der Reisende erwartet ein attraktives und funktionierendes Gesamtkonzept, Stellflächen für P+R und B+R, barrierefreie Zugänge sowie kurze Wege von/zu den Haltestellen (auch des Schienenersatzverkehrs).

Die genannten Belange sind aus Sicht der Landeshauptstadt Erfurt beim jetzt geplanten Umbau des Bahnhofs Kühnhausen nicht bzw. nicht ausreichend berücksichtigt. Gerade die Umsetzung der Forderung nach kurzen Wegen und die Anordnung entsprechender Stellplätze P+R, Kiss+Ride sowie B+R sowie entsprechender Informationssysteme zur Attraktivitätssteigerung scheinen mit dem jetzigen Umbaukonzept nicht vollständig erfüllbar, weil die Fahrgäste vom Bahnsteig sofort auf eine Verbindungsstraße zwischen den Ortsteilen Kühnhausen – Mittelhausen entlassen werden.

Im Bhf. Kühnhausen ist durchaus auch mit Umsteigebeziehungen zwischen den zusammenzuführenden/sich trennenden Linien Ri. Nordhausen bzw. Bad Langensalza zu rechnen. Dieses Umsteigen kann aufgrund der Trennung durch den BÜ zwischen den Bahnsteigen nicht innerhalb kurzer Übergangszeiten abgesichert werden.

Die Unterlagen (Querschnitte) 8-1-08_BUE_0 und 8-1-09_BUE_0 stimmen nicht mit den übrigen Planunterlagen überein. Der Gehweg auf der Nordseite ist (wie in den übrigen Unterlagen verzeichnet) mit 2,5 m Nutzbreite auszubauen.

Es ist weiterhin zu klären, ob am BÜ Laufrichtung über die Gleise auch Bodenindikatoren (wie am Bf. Gispersleben) eingebaut werden sollen.

BÜ Bernauer Straße

Die Unterlagen sind straßenbau- und verkehrstechnisch nicht zu prüfen.

Der Kreuzungsplan enthält keine Maßangaben, Fahrbahn und Gehwegbreiten können nur durch Messen ermittelt werden.
Notwendige Entwässerungseinrichtungen sind nicht dargestellt.
Weder im Erläuterungsbericht noch in den vorliegenden Regelquerschnitten werden Aussagen zum Aufbau von Fahrbahn und Gehwegen getroffen, d. h. es fehlen die notwendigen Angaben bezüglich Belastungsklassen, Bauweisen, Schichtdicken usw.

Der Markierungs- und Beschilderungsplan für die öffentliche Verkehrsanlage kann erst in den späteren Planungsphasen (Ausführungsphase) bewertet werden, wenn alle Planungsdetails in die Unterlagen eingeflossen sind. Der vorliegende Plan wird nicht bestätigt.

Bahnhof Gispersleben

Die Landeshauptstadt Erfurt wiederholt nochmals wie zu früheren Beratungen (z.B. im TLBV) dargelegt, dass sich mit dem Umbau des Bhf. Gispersleben die Zugangsbedingungen zum Bahnsteig von der gewachsenen Ortslage aus selbst massiv verschlechtern. So werden z.B. bei geschlossenen Schranken Fahrgäste nicht mehr auf den Bahnsteig 2 gelangen können. Die Anbindung und Übergangsbedingungen beim Fahren von Schienenersatzverkehr, die Verknüpfung alternativer Verkehrsangebote (ÖPNV, Car-/Bike-Sharing) sowie P+R, sind im Bestand alle auf den bisherigen Bahnhofszugang (im Bereich des ehem. Bahnhofsgebäudes) ausgerichtet.

Zu hinterfragen ist die in den Planunterlagen abgelegte Fußgängerführung über die Eilenburger Straße, die ein Umgehen des Sperrgitters geradezu herausfordert. Das Sperrgitter wird als entbehrlich eingeschätzt. An der Einmündung Eilenburger Straße besteht darüber hinaus ein Rechtsabbiegegebot, die Markierung der Haltelinie in Bezug auf den Bahnübergang ist deshalb überflüssig. Die vorgesehene Markierung (Z294) in der Friedrichstraße erschließt sich ebenfalls nicht.
Im Bereich der neu herzustellenden Einmündung Eilenburger Straße und am Auftreffen des Bahnsteigzugangs (Bahnsteig 2) auf die Bernauer Straße sind die Borde für das Ermöglichen von barrierefreien Fußgängerquerungen abzusenken.

Vom Hausbahnsteig sollte zusätzlich eine kurze Anbindung an die P+R-Stellplätze hergestellt werden (notfalls auch als Treppe) ohne Zwangsnutzung des längeren Weges über die Rampe (beidseits mit einem Geländer versehen).

Bahnhof Erfurt-Nord

Das Umbaukonzept des Bhf. Erfurt-Nord beschränkt sich rein auf die barrierefreie Gestaltung der Bahnsteige und deren Zugänge. Die Anschlüsse an das bestehende öffentliche Straßennetz sind nicht dargestellt. Eine barrierefreie Führung zu diesen öffentlichen Verkehrsanlagen ist nicht gegeben. Vom Hausbahnsteig führt nur eine schmale Rampe (lediglich 1,8 m breit) mit beidseitiger Geländereinordnung auf die vorhandene Wegefläche. Der Hausbahnsteig ist von der Straße Am Malzwerk nicht barrierefrei erreichbar (Fläche Dritter, Ausbaugrad nicht barrierefrei). Der weiterführende, bestehende Weg unmittelbar zwischen Gleis und altem Bahnhofsgebäude ist teilweise in Privatbesitz, der bei der DB verbliebene Teilbereich endet an der Magdeburger Allee vor einer Mauer mit sehr schmalem Durchgang in unmittelbarer Nähe zu einem Stützpfeiler der Stadtbahnbrücke. Auch in diese Richtung ist kein barrierefreier Anschluss an das öffentliche Wegenetz gegeben.
Selbst wenn die dem Bahnsteig 2 zugeordnete Rampe als barrierefrei gewertet würde (Rampenlänge ca. 10 m mit 5,6 % Gefälle ohne Zwischenpodest), endet die Bahnsteigzuwegung zwar an der öffentlichen Verkehrsfläche, entsprechende Anschlüsse an die vorhandenen Wege sind nicht gegeben. Vom Punkt des Auftreffens der Rampe an der Hohenwindenstaße. ist in Richtung Südost kein barrierefreier Weg herstellbar, hier ist die Stütze der Stadtbahnbrücke und deren Anprallschutz zu beachten. Auch eine Führung des Gehweges auf der anderen Straßenseite der Hohenwindenstraße ist nicht barrierefrei gegeben, da hier auch ein höherer Bord an der nächsten Stütze der Stadtbahnbrücke besteht.
Falls es keine Alternativen zur Planung gibt, werden durch die geänderten Zugangsbedingungen zu den Bahnsteigen Maßnahmen im öffentlichen Verkehrsraum notwendig, die von der planfestzustellenden Lösung hervorgerufen werden. Aus Sicht der Stadt sind diese Maßnahmen in das Planfeststellungsverfahren als notwendige Folgemaßnahme aufzunehmen.

Für alle drei Bahnhöfe ist nochmals festzuhalten: Anlage 10 im NVP SPNV Thüringen 2023 – 2027 weist die vorhandene Ausstattung (StPNV-Haltestellen, Pkw-, B+R-Stellplätze) der SPNV-Stationen aus, deren Erreichbarkeit in Bezug auf die Planung nicht neu bewertet wird.

Anlagen für den Schienenersatzverkehr (SEV)

Mit dem Aufgabenträger SPNV muss eine Abstimmung hinsichtlich evtl. notwendiger Neueinordnung der SEV-Haltestelle getroffen werden.
Der SEV soll entsprechend der Aussagen des Thüringer Nahverkehrsplanes nach Möglichkeit eine hohe Qualität aufweisen, die sich an den Standards des SPNV orientiert. Auch ist die Erreichbarkeit der Bus-Haltestellen und eine entsprechende Ausschilderung sicherzustellen. Die SEV-Haltestellen sollen nach § 8 (3) PBefG insbesondere im Haltestellenbereich, bei Zuwegungen, im Fahrzeugbereich und bei der Fahrgastinformation barrierefrei sein. Die Bestandshaltestellen erfüllen nicht diese Anforderungen.

Bauzeitliche Verkehrsführung

Die bauzeitliche Verkehrsführung ist mit der Verkehrsbehörde und dem Baustellenmanagement des TVAs außerhalb des Verfahrens für die jeweiligen konkreten Durchführungszeiten abzustimmen.

Rückbau Fußgängerunterführung

Ausgehend von den hier erfolgten Ausführungen zum Rückbau des Bauwerks der Personenunterführung ist vorgesehen, die Bauwerksteile nur bis zu einer Tiefe von 1,50 m unter Schwellensohle vollständig abzubrechen. Damit würden auch auf den angrenzenden städtischen Flächen nicht mehr benötigten Bauwerkesteile verbleiben. Dies wird grundsätzlich als problematisch angesehen, da dadurch die Nutzung der städtischen Flächen eingeschränkt wird. Einem im Rahmen der Baumaßnahme zu realisierenden vollständigen Rückbau der auf städtischen Flächen gelegenen Bauwerksteile wird deshalb gefordert. Ein Übergang verbleibender Bauwerksteile in das Eigentum der Stadt ist auszuschließen.

Grunderwerb

Entlang der betroffenen Bahnstrecke besteht Bedarf an mehreren Stellen zur Anpassung grundsätzlicher Regulierungsbedarf. So werden derzeit einerseits Teilflächen der DB AG durch Anlagenteile der öffentlichen Straße in Anspruch genommen und andererseits städtische Flächen durch Anlagen der DB AG. Im Rahmen des Bauvorhabens ist sich daher nicht nur auf eine partielle Regulierung einzelner ausgewählter Teilflächen zu beschränken, sondern die Flurstücksgrenzen an der gesamten Strecke an die tatsächlichen Nutzungsgrenzen anpassen.

lfd.Nr. 50: Das Erfordernis eines Erwerbs der Teilfläche des städtischen Flurstückes 623/1 durch die DB AG zur Herstellung einer Gehbahnverbreiterung ist nicht erkennbar, da die betroffene Gehbahn Bestandteil der öffentlichen Straße ist und bleibt.

lfd.Nr. 54: siehe lfd.Nr. 50

lfd.Nr. 56: Die zur dinglichen Sicherung vorgesehene Teilfläche des Flurstückes 517/2 ist Bestandteil der dem öffentlichen Verkehr gewidmeten Paul-Schneider-Straße und steht in der Folge ohnehin dem Gemeingebrauch zur Verfügung. Gegen die Eintragung der geplanten Grunddienstbarkeit stehen jedoch keine grundsätzlichen Einwände entgegen, insoweit damit keine Einschränkungen für die widmungsgemäße Nutzung der Straße entstehen.

lfd.Nr. 60: Die hier aufgeführte und zum Erwerb durch die DB AG vorgesehene Teilfläche des städtischen Flurstückes 71/6 ist nicht im laut Grunderwerbsverzeichnis zugehörigen Grunderwerbsplan 5.8 sondern im Grunderwerbsplan 5.7 dargestellt. Unabhängig davon wird bezüglich des vorgesehenen Erwerbes der Teilfläche auf die obigen allgemeinen Ausführungen zu Grunderwerbsverzeichnis und –plänen verwiesen.

lfd.Nr. 75: Teile des Flurstückes 310/1 unterliegen der straßenrechtlichen Widmung. Gegen die Eintragung der geplanten Grunddienstbarkeit bestehen jedoch grundsätzlich keine Einwände, insoweit damit keine Einschränkungen für die widmungsgemäße Nutzung der Straße entstehen.

Abschnitt Kühnhausen

Unterlage 3.2 sowie 15.3.2 „Lageplan zum Bauwerksverzeichnis“ + „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ km 59,3 + 60 – km 60,2 + 47: Nördlich Kühnhäuser Straße / östl. Bahnhofsweg – privates Grundstück – Bebaubarkeit nach § 34 BauGB

Abschnitt Gispersleben

Unterlage 3.4 sowie 15.3.4 „Lageplan zum Bauwerksverzeichnis“ + „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ km 61,1 + 26 – km 62,0 + 29: Nördlich Bernburger Straße / Eilenburger Straße - rechtswirksamer Bebauungsplan GIS488 – Flurstück 456/52
Die Festsetzungen des rechtswirksamen Bebauungsplans sind zu berücksichtigen.

Unterlage 3.5 sowie 15.3.5 „Lageplan zum Bauwerksverzeichnis“ + „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ km 62,0 + 29 – km 62,9 + 32:
Maßnahmen außerhalb der vorhabenträgereigenen Grundstücke (DB AG),
Östlich Paul-Schneider-Straße (N4 tlw. auf Flurstück 623/14), ggfls. weitere Abstimmungen mit Fachämtern / unteren Behörden und Grundstückseigentümer erforderlich.

Unterlage 3.6 sowie 15.3.6 „Lageplan zum Bauwerksverzeichnis“ + „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ km 62,9 + 32 – km 63,8 + 35:
Maßnahmen außerhalb der vorhabenträgereigenen Grundstücke (DB AG)
Nördlich Straße der Nationen westlich Bahndamm (Flurstück 43/8, 44/9, 12/2 und 12/6)

Nördlich Mühlweg östliche Bahndamm (Flurstück 69/1):
Maßnahmen außerhalb der vorhabenträgereigenen Grundstücke (DB AG), ggfls. weitere Abstimmungen mit Fachämtern / unteren Behörden und Grundstückseigentümer erforderlich. Tangiert Bebauungsplan GIK773 (in Aufstellung). Es sind Abstimmungen mit dem Amt für Stadtentwicklung und Stadtplanung zu führen.

Abschnitt Ilversgehofen

Unterlage 3.7 sowie 15.3.7 „Lageplan zum Bauwerksverzeichnis“ + „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ km 63,8 + 35 – km 64,7 + 36:
Bereich An der Lache, z. B. Flurstücke 7/10, 7/8, 7/28, 7/32, 7/31, 7/12
Maßnahmen außerhalb der vorhabenträgereigenen Grundstücke (DB AG) tangieren Flächen im Bebauungsplan HOS439 – festgesetzte GE-Fläche
Die Festsetzungen des rechtswirksamen Bebauungsplans sind zu berücksichtigen.

Unterlage 3.8 sowie 15.3.8 „Lageplan zum Bauwerksverzeichnis“ + „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ km 64,7 + 36 – km 65,6 + 39,
Bereich Am Malzwerk ab Salzstraße / Neusißstraße:
Maßnahmen außerhalb der vorhabenträgereigenen Grundstücke (DB AG) tangieren Flächen im Bebauungsplan – festgesetzte GE-Fläche rechtswirksamer einfacher Bebauungsplan HOS439 - festgesetzte GE-Fläche (nichtüberbaubare Grundstücksfläche + Flächen, die von einer Bebauung freizuhalten sind). Die Festsetzungen des

rechtswirksamen Bebauungsplans sind zu berücksichtigen. Es ist ebenfalls zu prüfen ob ggfls. weitere Abstimmungen mit Fachämtern / unteren Behörden und Grundstückseigentümer erforderlich sind.

Abschnitt tangiert Bebauungsplan ILV086 in Aufstellung – Planung für neue EÜ Salzstraße – Abhängigkeiten bezüglich Planung der Stadtbahntrasse berücksichtigen und abstimmen.

Abschnitt Johannesvorstadt

Unterlage 3.9 sowie 15.3.9 „Lageplan zum Bauwerksverzeichnis“ + „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ km 65,6 + 39 – km 66,4 + 72:
Bereich nördlich der Ladestraße – rechtswirksamer einfacher Bebauungsplan JOV569 – westlich Bahnanlage / nördlich Paul-Schäfer-Straße - Maßnahmen außerhalb der vorhabenträgereigenen Grundstücke (DB AG) tangieren Flächen im Bebauungsplan – festgesetzte GE-Fläche (nichtüberbaubare Grundstücksfläche + Flächen, die von einer Bebauung freizuhalten sind). Die Festsetzungen des rechtswirksamen Bebauungsplans sind zu berücksichtigen.

Unterlage 3.10 sowie 15.3.10“ „Lageplan zum Bauwerksverzeichnis“ + „Landschaftspflegerischer Begleitplan“ km 66,4 + 72 – km 66,7 + 40:
Bereich Ladestraße – rechtswirksamer einfacher Bebauungsplan JOV569 – westlich Bahnanlage / nördlich Heckerstieg - Maßnahmen außerhalb der vorhabenträger eigenen Grundstücke (DB AG) tangieren Flächen im Bebauungsplan – festgesetzte GE-Fläche (nichtüberbaubare Grundstücksfläche + Flächen, die von einer Bebauung freizuhalten sind). Die Festsetzungen des rechtswirksamen Bebauungsplans sind zu berücksichtigen.

Neubau / Änderung Betriebsanlagen
IB EÜ km 66,514 Krbw Industriebahn Rückbau und Dammschüttung des Durchlass Industriebahn (1.010 und 3.007) – Bauwerksverzeichnis Seite 10 – 3.007

Der Durchlass der Bahn erschließt das Stammgleis der Erfurter Bahn im Bereich Ladestraße (JOV569) – bei einem Rückbau wäre keine Bahnerschließung der Ladestraße mehr möglich. Nach Stellungnahme des Landesbeauftragten für Eisenbahnaufsicht vom 07.06.2024 ist „das Stammgleis (teilweise) im betrieblich gesperrten Zustand, der aufgehoben werden kann. Somit ist das Gleis weiter für den Bahnbetrieb auszuweisen.“ Eine Schließung des Durchlasses hätte somit Auswirkungen auf einen Großteil des alten Stammgleises der Erfurter Bahn bis zum Abzweig Salzstraße. Im wirksamen FNP ist das Stammgleis noch als Bahnanlage (nichtöffentliche nichtbundeseigene Eisenbahninfrastruktur) dargestellt.

Vgl. Begründung JOV569, Seite 4 und 10:
Die städtebauliche Planung umfasst dabei folgende Zielstellung: Langfristige Sicherung des Bahnanschlusses des Gebietes "Ladestraße" durch Freihaltung der Gleistrassen von Bebauung.

Vgl. Begründung JOV569, Seite 26:
Ausbau und Sicherung des Bahnanschlusses in der Ladestraße

Aus städtebaulicher Sicht ist der vollständige Gleisanschluss von der Salzstraße bis zur Ladestraße aufrecht zu erhalten. Die Planung der DB AG / InfraGO hat die städtischen / städtebaulichen Ziele zu berücksichtigen.

Unterlage 15.5.11 Erfurt EFS Flur 19 Flurstück 1/10:
Diese Maßnahme liegt im Geltungsbereich des in Aufstellung befindlichen Bebauungsplanes LOV540 „Behördenzentrum am Steigerwald“ (Entwurf). Der Geltungsbereich soll jedoch im weiteren Verfahren eingekürzt werden, so dass der betroffene Bereich außerhalb des B-Planes LOV540 liegen wird. Da im Bebauungsplangebiet LOV540 schon mehrere Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt wurden oder werden, sollte die UNB gehört werden.

Bauamt

Dem Erläuterungsbericht fehlen Angaben zu Kulturdenkmalen und archäologischen Relevanzgebieten.

Dies trifft auch dem Übersichtslageplan zu. Die Angaben auf S. 49/50 sind unzureichend.

Im Geltungsbereich des Planfeststellungsverfahrens liegen zwei Baudenkmale: Das Empfangsgebäude Bahnhof Kühnhausen (Bahnhofsweg 4) sowie ein Stellwerk am Bahnhof Kühnhausen (Bahnhofsweg 10). Es ist das Wärterstellwerk Kühnhausen Nord.

Das Vorhabengebiet ist Teil eines archäologischen Relevanzgebietes mit bereits bekannten großflächigen archäologischen Fundbereichen.

Ergänzende Informationen:
Seitens des Thüringischen Landesamtes für Denkmalpflege und Archäologie liegen bereits Stellungnahmen zu den Kulturdenkmalen als auch zum archäologischen Relevanzgebiet vor.

Sind bauliche Veränderungen, hier Rückbau eines Kulturdenkmals vorgesehen, ist rechtzeitig ein Antrag auf Denkmalschutzrechtliche Erlaubnis zu stellen.

Vor großflächigen Bodeneingriffen gilt Folgendes:
Die Erdarbeiten bei diesem Projekt zerstören mit sehr großer Wahrscheinlichkeit bau- und bodenarchäologische Kulturdenkmale.

Der Bauherr ist verpflichtet im Einvernehmen mit dem Thüringischen Landesamt für Denkmalpflege und Archäologie (TLDA), Bereich Bodendenkmalpflege eine denkmalpflegerische Zielstellung zu erarbeiten, in der die Notwendigkeit einer archäologischen Untersuchung festgehalten wird.

Amt für Brandschutz-, Rettungsdienst und Katastrophenschutz

Die Zuwegekarten für die Rettungskräfte sind zu aktualisieren.

Umwelt- und Naturschutzamt

untere Naturschutzbehörde

Die untere Naturschutzbehörde (uNB) gibt folgende Stellungnahme ab und stimmt als Träger öffentlicher Belange mit folgenden Änderungen und Hinweisen zu:

1. Die im Rahmen der Maßnahme 001_VA (bauvorauslaufende Kontrolle und „Schwarzmachen“ der baubedingten Eingriffsflächen) zur Vergrämung einwandernder Feldhamster geplante Schwarzbrache ist nicht ausreichend und zu streichen, da Feldhamster Feldumbrüche in gewissem Maße aufgrund ihrer Lebensweise gewöhnt sind. Deshalb ist eine nochmalige fachgutachterliche Kontrolle der Flächen auf Hamsterbaue unmittelbar vor Baubeginn durchzuführen – innerhalb des Aktivitätszeitraums der Hamster – und das sofortige Abschieben des Oberbodens unmittelbar nach der letzten Begehung bzw. nach einer evtl. notwendig werdenden Umsiedlung. Eine evtl. notwendige Umsiedlung ist ausschließlich in den Zeiträumen Mai (optimales Zeitfenster) oder Ende August bis Mitte September möglich. Diese Fristen sind entsprechend in der Bauvorbereitung zu berücksichtigen. Weiterhin ist für diesen Fall eine geeignete landwirtschaftliche Fläche für die Umsetzung in Abstimmung mit den Landwirten bzw. auch Flächeneigentümern durch den Vorhabenträger vorzusehen.

2. Bei der Umsetzung der Maßnahmen:

   - 005_V (Rekultivierung der baubedingten Eingriffsflächen, hier: Laubgebüsche), Ilversgehofen, Flur 10, Flurstück 26/7
   - 001_CEF (Aufhängen von Fledermauskästen, hier: in den Gehölzbestand) und
   - 002_CEF (Aufhängen von Nistkästen für den Haussperling, hier: in den Gehölzbestand), Kühnhausen, Flur 2, Flurstück 383/75

   sind städtische Flächen betroffen. Im Zuge der landschaftspflegerischen Ausführungsplanung bzw. baumgenauen Verortung sind die flächenverwaltenden Ämter und die uNB Erfurt rechtzeitig zu beteiligen. Die rekultivierte Fläche in 005_V ist nach Abschluss der Fertigstellungs- und Entwicklungspflege ordnungsgemäß zu übergeben.

3. Bei der Maßnahme 009_V (Vergrämung der Fische aus den Eingriffsbereichen) ist in der Beschreibung zu ergänzen, dass keine baulichen Eingriffe und Befahrungen der Gewässersohle der Gera notwendig werden bzw. diese nachweislich zu vermeiden sind. Falls das doch unvermeidbar und notwendig werden sollte, ist eine Elektro-Abfischung als Vermeidungsmaßnahme von Tötung/Verletzung der in der Gera weitverbreiteten stationären Westgroppe (Cottus gobio) vorzusehen.

Hinweise

Die im Zusammenhang mit der Maßnahme 002_V angeführte RAS-LP4 (1999) wurde 2023 durch die R SBB (Richtlinien zum Schutz von Bäumen und Vegetationsbeständen bei Baumaßnahmen) ersetzt. Diese Angabe ist entsprechend anzupassen.

Die Beleuchtungsanlagen werden gemäß den aktuellen Richtlinien der DB neu errichtet. Inwieweit diese insektenfreundlich und Lichtverschmutzung vermeidend ausgerichtet sind, kann nicht beurteilt werden. Zumal auch der § 41 a BNatSchG (Schutz von Tieren und Pflanzen vor nachteiligen Auswirkungen von Beleuchtungen) immer noch nicht in Kraft getreten ist. Grundsätzlich sollten jedoch, auch im Hinblick auf den § 39 Abs. 1 BNatSchG, folgende Parameter eingehalten werden:

- Leuchten ohne Abstrahlung in den Himmel (Lichtstärkeverteilungsklasse G6 nach DIN EN 13201), gezielte Beleuchtung der Nutzfläche
- Wahl der geringstmöglichen Beleuchtungsstärke
- Lichtfarbe: max. 2.700 Kelvin, G-Index > 2,0 (optimal 3,5)
- bedarfsgerechte Beleuchtung wo möglich: Einschaltdauer = Nutzungsdauer (Schalter, Zeitschaltuhren, Bewegungsmelder, Dimmer)

Der Neophyt Orientalisches Zackenschötchen (Bunias orientalis) ist vor allem an Verkehrstrassen stark in Ausbreitung begriffen. Falls im Zuge der Umweltbaubegleitung (Maßnahme 002_VA) Vorkommen in den Baubereichen festgestellt werden, sind entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um die weitere Ausbreitung soweit wie möglich zu unterbinden oder einzudämmen. Z. B. sollten Oberbodenmieten für die Zwischenlagerung mit lichtundurchlässiger, schwerer Folie abgedeckt werden, um ein Austreiben und die Samenbildung während der Lagerung zu verhindern.

UVP-Bericht

Nach Prüfung der Beeinträchtigung der Schutzgüter und Funktionen durch das Vorhaben und der in den Unterlagen enthaltenen natur- und artenschutzrechtlichen Schutz-, Vermeidungs-, Minderungs- und Kompensationsmaßnahmen sind diese, unter Beachtung der o. g. Änderungen, im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge und nach Maßgabe der geltenden Gesetze geeignet und ausreichend und bei der Zulassungsentscheidung entsprechend zu berücksichtigen.

untere Wasserbehörde

Das Vorhaben beinhaltet u. a. die ungedrosselte Einleitung von Niederschlagswasser in das Gewässer Gera, ein Gewässer I. Ordnung sowie in die Schmale Gera, ein Gewässer II. Ordnung.

Das Gewässer Gera betreffend ergeben sich folgende Anmerkungen und Hinweise:

Die geplanten Einleitstellen an der Gera befinden sich im Bereich einer Hochwasserschutzanlage (Deich) des Freistaates Thüringen. Die Errichtung baulicher Anlagen und die Verlegung von

Leitungen an Deichen bedarf nach § 58 Abs. 2 Ziff. 1 und 2 ThürWG der wasserrechtlichen Genehmigung der nach § 61 Abs. 2 Ziff. 9 ThürWG zuständigen oberen Wasserbehörde im TLUBN. Darüber hinaus bedarf die Errichtung baulicher Anlagen (Einleitbauwerke) am Gewässer I. Ordnung nach § 28 Abs. 1 und 2 ThürWG ebenfalls einer wasserrechtlichen Genehmigung der nach § 61 Abs. 2 Ziff. 20 ThürWG zuständigen oberen Wasserbehörde.
Die Erteilung der Einleiterlaubnis nach § 8 Abs. 1 WHG für die Gewässerbenutzung nach § 9 Abs. 1 Ziff. 4 WHG obliegt hingegen nach § 61 Abs. 1 ThürWG der unteren Wasserbehörde Erfurt.

Das Gewässer Schmale Gera betreffend ergeben sich folgende Anmerkungen und Hinweise:

Die Erteilung der Einleiterlaubnis § 8 Abs. 1 WHG für die Benutzung des Gewässers nach § 9 Abs. 1 Ziff. 4 WHG sowie die Errichtung des Einleitbauwerks nach § 28 Abs. 1 und 2 ThürWG obliegt nach § 61 Abs. 1 ThürWG der zuständigen unteren Wasserbehörde Erfurt.

Für beide Gewässer gilt:

Die Nachweisführung zur schadlosen Niederschlagswassereinleitung ist aus Sicht der unteren Wasserbehörde nicht vollständig erbracht, da sie die Zuflüsse aus den Zwischeneinzugsgebieten der Gewässer nicht berücksichtigt.
Nach DWA-A 102-3 ist die „Summe“ der Wirkung der im Nachweisraum vorhandenen Einleitungen bei Regenwetterabflüssen zu betrachten. Die vorliegende Nachweisführung betrachtet nach Auffassung der unteren Wasserbehörde jedoch nur die einzelne Einleitung der jeweils beantragten Einleitstelle und nicht eine mögliche Überlagerung kritischer Abflüsse.

Eine ungedrosselte Einleitung von 175,4 l/s in die Schmale Gera wird vor dem Hintergrund bisher eingetretener Schadensereignisse in der Ortslage Mittelhausen von der unteren Wasserbehörde Erfurt kritisch gesehen.

untere Bodenschutzbehörde

Es wird der folgende Hinweis gegeben:

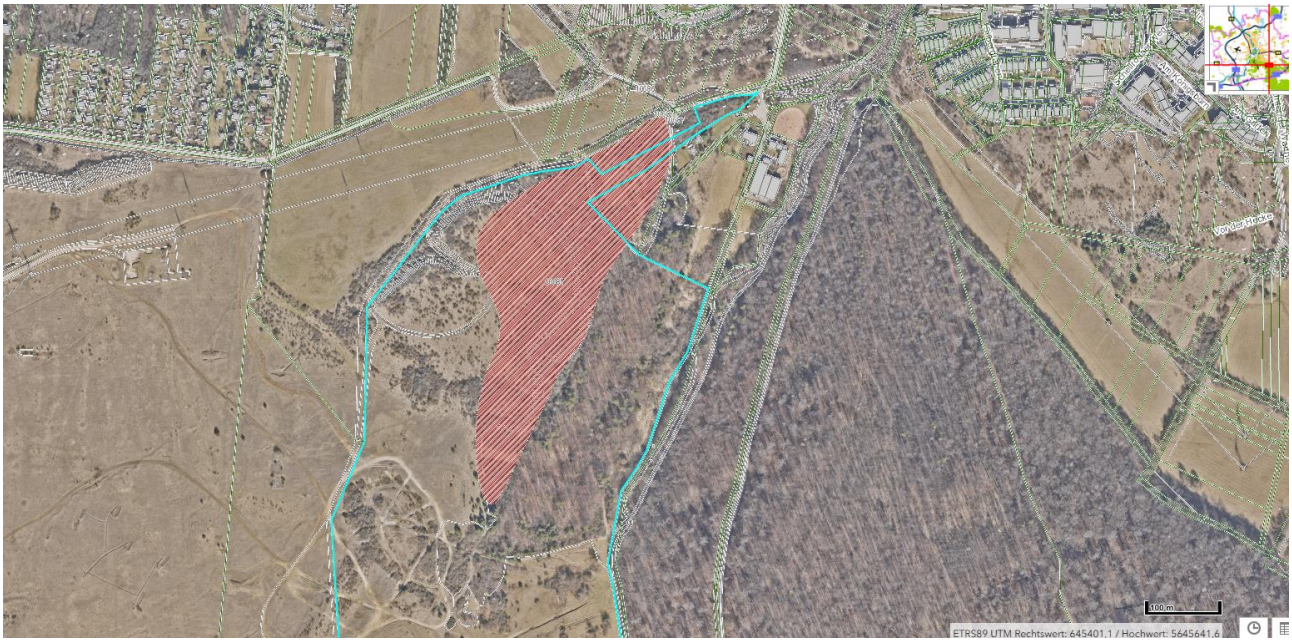
Die beiden externen landschaftspflegerischen Maßnahmen Liegenschaft Melchendorf (zu Unterlage 15.5.13) und Drosselberg (zu Unterlage 15.5.11) befinden sich auf einen Gebiet mit Altlastenverdacht.

Liegenschaft Melchendorf - Altlastenverdachtsfläche 10687 „Deponie Schöntal“

- Es handelt sich um eine Altablagerung mit einen Stoffinventar von Erdaushub, Bauschutt, Sperrmüll sowie Dünnschlämmen

- da kein Eingriff in den Boden stattfinden soll, ist vorerst mit keiner Gefährdung zu rechnen

- werden im Zuge der Arbeiten trotzdem organoleptische Auffälligkeiten festgestellt sind diese der unteren Bodenschutzbehörde zur weiteren Abstimmung mitzuteilen

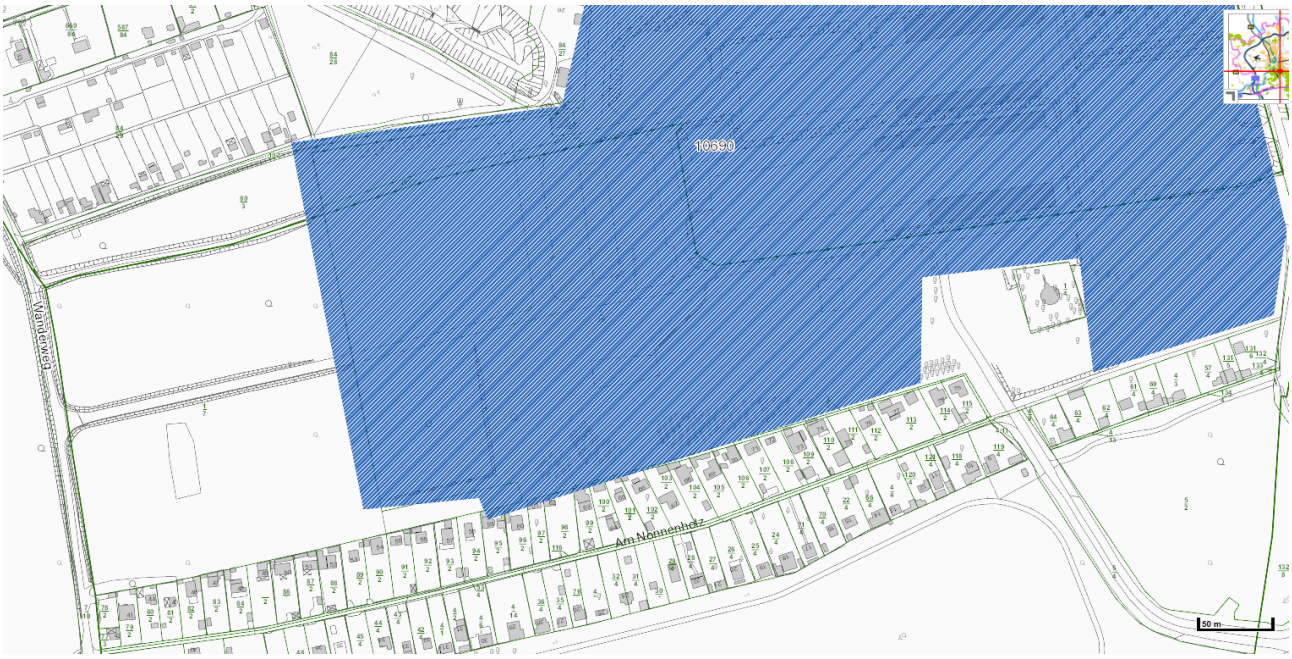


Liegenschaft Drosselberg - Altlastenverdachtsfläche 10690 „ehem. Steigerkaserne“

- der vorgesehen südliche Teil der Kaserne war nach Gutachten nicht als belastet eingestuft

- da kein Eingriff in den Boden stattfinden soll, ist vorerst mit keiner Gefährdung zu rechnen

- werden im Zuge der Arbeiten trotzdem organoleptische Auffälligkeiten festgestellt sind diese der unteren Bodenschutzbehörde zur weiteren Abstimmung mitzuteilen



untere Immissionsschutzbehörde

Die Angaben zum Schallschutz sind im nachvollziehbaren Umfang in den Unterlagen dargelegt. Es bestehen keine Einwände/Ergänzungen.

Abt. „Strategische Umweltplanung und Nachhaltigkeitsmanagement“

Es wird der folgende Hinweis gegeben:

Die Gleisdreieck-Fläche direkt zwischen dem Abzweig Str 6302 Wolkramshausen und Str 6715 (\Unterlage 3 - Lagepläne\03-02_LP_0_PFA4.PDF) ist etwas tiefer gelegen, eher mesophil bis feucht sowie stark verbuscht und zugewuchert. Dieser Bereich ist im Umfeld der einzige Rückzugsort für z.B. Rehe. Aufgrund dessen sollte die Fläche nicht als Baulager oder ähnliches planiert werden.