



Eisenbahn-Bundesamt

ausgehändigt am 08.06.2020

Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

Eisenbahn-Bundesamt
Außenstelle Nürnberg
Eilgutstraße 2
90443 Nürnberg

Az. 651ppa/002-2018#001
Datum: 27.05.2020

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

gemäß § 18 AEG i.V.m. § 76 VwVfG

zur Änderung des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.01.2016,
Az.62110-621ppa/004/2304#001

für das Vorhaben

„VDE 8.1 ABS Nürnberg - Ebensfeld - Neubau Haltepunkt
Forchheim Nord“

in der Großen Kreisstadt Forchheim

Bahn-km 39,708 bis 40,466

der Strecke 5900 Nürnberg Hbf - Bamberg

Vorhabenträgerinnen:
DB Station & Service AG

DB Netz AG
Äußere Cramer-Klett-Straße 3
90489 Nürnberg

Inhaltsverzeichnis

A.	Verfügender Teil	3
A.1	Feststellung des Plans	3
A.2	Planunterlagen	4
A.3	Besondere Entscheidungen	5
A.3.1	Wasserrechtliche Erlaubnis	5
A.3.2	Konzentrationswirkung	5
A.4	Nebenbestimmungen	6
A.5	Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge	6
A.6	Sofortige Vollziehung	7
A.7	Gebühr und Auslagen	7
B.	Begründung	8
B.1	Sachverhalt	8
B.1.1	Gegenstand des Vorhabens	8
B.1.2	Einleitung des Planfeststellungsverfahrens	8
B.1.3	Anhörungsverfahren	9
B.2	Verfahrensrechtliche Bewertung	13
B.2.1	Rechtsgrundlage	13
B.2.2	Zuständigkeit	13
B.3	Umweltverträglichkeit	13
B.3.1	Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit	13
B.3.2	Umweltverträglichkeitsprüfung	14
B.4	Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens	20
B.4.1	Planrechtfertigung	20
B.4.2	Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange	21
B.4.3	Einwendungen der Betroffenen und sonstige Einwender	71
B.4.4	VV BAU und VV BAU-STE sowie VV IST	132
B.5	Gesamtabwägung	132
B.6	Sofortige Vollziehung	132
B.7	Entscheidung über Gebühr und Auslagen	133
C.	Hinweis:	133
D.	Rechtbehelfsbelehrung	134

Auf Antrag der DB Netz AG (Vorhabenträgerin) erlässt das Eisenbahn-Bundesamt nach § 18 Allgemeines Eisenbahngesetz (AEG) i. V. m. § 76 Abs. 1 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) folgenden

Änderungsplanfeststellungsbeschluss

A. Verfügender Teil

A.1 Feststellung des Plans

Der Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamtes, Außenstelle Nürnberg, vom 22.01.2016, Az. 62110-621ppa/004/2304#001 für das Vorhaben „Verkehrsprojekt Deutsche Einheit (VDE 8.1.1) Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld Planfeststellungsabschnitt Forchheim - Eggolsheim (PFA 18/19) – Bahn-km 32,402 bis Bahn-km 46,000“ wird gem. § 76 Abs. 1 VwVfG mit den in diesem Beschluss aufgeführten Ergänzungen, Änderungen, Nebenbestimmungen, Vorbehalten wie folgt geändert:

Änderung des 4-gleisigen Ausbaus von Bahn-km 39,708 bis 40,466 der Strecke 5900 Nürnberg Hbf - Bamberg durch Ergänzung des Neubaus des „Haltepunkt Forchheim Nord“ in der Großen Kreisstadt Forchheim.

Gegenstand des Vorhabens ist im Wesentlichen:

- Neubau eines Mittelbahnsteigs zwischen den inneren Gleisen der bereits planfestgestellten 4-gleisigen Ausbaustrecke einschließlich der erforderlichen Gleisverschiebungen und Entwässerungen
- Neubau einer Zuwegungsrampe vom südlichen Bahnsteigende hinunter zur Dietrich-Bonhoeffer-Straße (vormals Herderstraße) und mittiger Anschluss im Bereich der bereits planfestgestellten EÜ über die Dietrich-Bonhoeffer-Straße einschließlich der erforderlichen Gleisverschiebungen und Entwässerungen
- Entfall der planfestgestellten mittleren Lärmschutzwand im Bereich des Bahnsteiges und Änderung der der planfestgestellten mittleren Lärmschutzwand auf zwei 2 m hohe Lärmschutzwände auf den Treppenwangen der Zuwegungsrampe.

A.2 Planunterlagen

Der geänderte Plan besteht aus den folgenden Unterlagen:

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
0.1a	Erläuterungsbericht vom 23.11.2015, geändert am 21.01.2018 durch Roteinträge und am 18.12.2019 durch Blaeueinträge, Az I.NG-S-V, 204 Seiten	Festgestellt: Rot- und Blaeueinträge
0.2a	Bauwerksverzeichnis vom 23.11.2015, geändert am 21.01.2018 durch Roteinträge und am 18.12.2019 durch Blaeueinträge, Az I.NG-S-V, 178 Seiten	Festgestellt: Rot- und Blaeueinträge
1	Übersichtskarte vom 01.07.2013, geändert am 21.02.2018, Az. I.NGW 1, Maßstab 1:100.000, Blatt 1a	nur zur Information
2.1	Übersichtsplan vom 01.07.2013, geändert am 21.02.2018, Az. I.NGW 1, Maßstab 1:25.000, Blatt 1a	nur zur Information
2.2	Übersichtsplan vom 01.07.2013, geändert am 21.02.2018, Az. I.NGW 1, Maßstab 1:5.000, Blatt 2a	nur zur Information
3	Übersichtshöhenplan vom 01.07.2013, geändert am 21.02.2019, Az. I.NGW 1, Maßstab 1:1.000/100, Blatt 2a	Festgestellt: Roteinträge
4	Lageplan vom 01.07.2013, geändert am 18.12.2019, Az. I.NGW 1, Maßstab 1:1.000, Blatt 9a	Festgestellt: Rot- und Blaeueinträge
5.1	Grunderwerbsplan vom 01.07.2013, geändert am 18.12.2019, Az. I.NGW 1, Maßstab 1:1.000, Blatt 9a	Festgestellt: Rot- und Blaeueinträge
5.2a	Grunderwerbsverzeichnis (Gemarkung Forchheim) vom 23.11.2015, geändert am 31.01.2018 durch Roteinträge und am 18.12.2019 durch Blaeueintrag, Az. I.NGW (5), 34 Seiten	Festgestellt: Rot- und Blaeueinträge
7.2	Querprofil 5, Querprofil 6 und Querprofil 6.1, vom 01.07.2013, geändert am 21.02.2019, Az. I.NGW 1, Maßstab 1:200, Blatt 4a und Querprofil 6.1 vom 21.02.2018	Festgestellt: Roteinträge
8.13	EBR Geh- und Radweg ‚Herderstraße‘ Bahn-km 40,011, vom 01.07.2013, geändert am 18.12.2019, Az. I.NGW 1, Maßstab 1:200, Blatt 1a	Festgestellt: Rot- und Blaeueinträge u. Leitungs- änderungen
8.14	EBR ‚Sendelbachgraben‘ Bahn-km 40,167, vom 01.07.2013, geändert am 31.01.2018, Az. I.NGW 1, Maßstab 1:200, Blatt 1a	Festgestellt: Roteinträge
8.23	Bahnsteig und Rampe Haltepunkt ‚Forchheim Nord‘ Längsschnitt und Querschnitt vom 18.12.2019, Az. I.NGV 1, Maßstab 1:200	Festgestellt: Rot- und Blaeueinträge
11.9	UVP-Bericht zum Haltepunkt Forchheim Nord vom 19.08.2018, ohne Az, 25 Seiten	nur zur Information
13.1	Schalltechnische Untersuchung vom 23.11.2015, geändert am 13.10.2017, 53 Seiten einschließlich Deckblatt, zzgl. Beilage 3a (Schalltabelle) und Beilage 4a (Liste der Gebäude mit passivem Schallschutzanspruch)	nur zur Information
13.2.4a	Lageplan zun Schallschutz vom 01.07.2013, geändert am 21.02.2018, ohne Az, Maßstab 1:2.500, Blatt 4	nur zur Information
13.3	Erläuterungsbericht zur erschütterungstechnischen Untersuchung vom 26.06.2015, Az. I.BV-SO-G (5), geändert am 13.10.2017, 70 Seiten einschl. Deckblatt zzgl. Beilage 1a	nur zur Information

Anlage	Unterlagen- bzw. Planbezeichnung	Bemerkung
	(schutzfallbezogene Kostenabwägung)	
13.5	Bewertungsbericht zu baubedingten Schallimmissionen vom 26.06.2015, Az. I.BV-SO-G (5), geändert am 13.10.2017, 46 Seiten einschl. Deckblatt zzgl. Beilage 2a (Ermittlung der relevanten Schallemissionen) und Beilage 3a (Darstellung der Belastungen/potentieller Betroffenheiten)	nur zur Information
13.6	Bewertungsbericht zu baubedingten Erschütterungsimmissionen vom 26.06.2015, Az. I.BV-SO-G (5), geändert am 13.10.2017, 44 Seiten einschl. Deckblatt zzgl. Beilage 1.4a (Übersichtslageplan potentieller Betroffenheiten vom 01.07.2013, geändert am 13.10.2017, ohne Az, Maßstab 1:2.500, Beilage geändert am 20.02.2018)	nur zur Information
15.1.2	Übersichtslageplan Entwässerungsschema Endzustand vom 21.02.2018, Az. I.NGV 1, Maßstab 1:5000, Blatt 2.1	festgestellt
15.2	Entwässerung wassertechnische Unterlage, Entwässerung Bahnanlagen vom 23.11.2015, geändert am 06.06.2018, Az. I.NGV (5), 21 Seiten zzgl. 2 Deckblätter und Anlage 1a (Bahnsteigentwässerung)	Festgestellt: Roteinträge
16	Übersichtslageplan Baustellenerschließung/Transportwege vom 01.07.2013, geändert am 21.02.2018, Az. I.NGV (5), Maßstab 1:5.000 Blatt 2a	Festgestellt: Roteinträge

Änderungen, die sich während des Planfeststellungsverfahrens ergeben haben, sind in blau kenntlich gemacht.

A.3 Besondere Entscheidungen

A.3.1 Wasserrechtliche Erlaubnis

Der DB Station & Service AG wird die wasserrechtliche Erlaubnis für folgende Gewässerbenutzung erteilt:

Gehobene Erlaubnis gem. § 15 WHG i.V. m. §§ 8, 9 Abs.1 Nr.4, 10 WHG zur Einleitung des im Bereich des Bahnsteiges anfallenden Niederschlagswassers in den Sendelbachgraben mit einer Einleitmenge von 15,1 Litern in der Sekunde.

A.3.2 Konzentrationswirkung

Durch die Planfeststellung wird die Zulässigkeit des Vorhabens einschließlich der notwendigen Folgemaßnahmen an anderen Anlagen im Hinblick auf alle von ihm berührten öffentlichen Belange festgestellt; neben der Planfeststellung sind andere behördliche Entscheidungen, insbesondere öffentlich-rechtliche Genehmigungen, Verleihungen, Erlaubnisse, Bewilligungen, Zustimmungen und Planfeststellungen nicht erforderlich (§ 18 AEG i. V. m. § 75 Abs. 1 VwVfG).

A.4 Nebenbestimmungen

- A.4.1 Beeinträchtigungen von Versorgungsleitungen sind durch geeignete Baumaßnahmen zu vermeiden. Versorgungsleitungen sind, soweit sie innerhalb der Baufläche liegen, in Absprache mit den Leitungseigentümern und gemäß deren Vorschriften in Betrieb zu halten und zu sichern. Die bestehenden vertraglichen Regelungen zwischen den Leitungseigentümern und der Deutschen Bahn AG sind zu beachten.
- A.4.2 Bei der Durchführung der Bauarbeiten sind die Regelungen der „Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm – Geräuschimmissionen“ vom 19.08.1970, MABl 1/1970 S. 2, zu beachten.
- A.4.3 Im Zusammenhang mit der Baumaßnahme anfallender Abfall (z.B. Altschotter) ist mit Beginn der Baumaßnahme sukzessiv zur Verwertung oder ordnungsgemäßen Entsorgung schnellstmöglich zu beseitigen. Eine Zwischenlagerung des Abfalls, die über die nach Ziff. 8.12 im Anhang der 4. Bundesimmissionsschutzverordnung genehmigungsfreie Lagerung auf dem Gelände der Entstehung bis zum Einsammeln hinausgeht, darf nicht erfolgen.
- A.4.4 Die Regelungen der Verwaltungsvorschrift für die Bauaufsicht über Signal-, Telekommunikations- und elektrotechnische Anlagen (VV BAU-STE) in der aktuellen Fassung und der Verwaltungsvorschrift über die Bauaufsicht im Ingenieurbau, Oberbau und Hochbau (VV Bau) in der aktuellen Fassung sind zu beachten. Beim Eisenbahn-Bundesamt sind die hiernach erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge zu stellen.
- A.4.5 Die Zeitpunkte des Baubeginns und der Fertigstellung sind dem Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, möglichst frühzeitig schriftlich bekannt zu geben (hierzu sind die Muster 3.3 und 3.4 der Planfeststellungsrichtlinien zu verwenden).

A.5 Entscheidung über Einwendungen, Forderungen, Hinweise und Anträge

Die Einwendungen der Betroffenen und der sonstigen Einwender sowie die von Behörden und Stellen geäußerten Forderungen, Hinweise und Anträge werden zurückgewiesen, soweit ihnen nicht entsprochen wurde oder sie sich nicht auf andere Weise erledigt haben.

A.6 Sofortige Vollziehung

Der Planfeststellungsbeschluss ist kraft Gesetzes sofort vollziehbar.

A.7 Gebühr und Auslagen

Die Gebühr und die Auslagen für das Verfahren trägt die Vorhabenträgerin. Die Höhe der Gebühr und der Auslagen wird in einem gesonderten Bescheid festgesetzt.

B. Begründung

B.1 Sachverhalt

B.1.1 Gegenstand des Vorhabens

Das Bauvorhaben VDE 8.1 ABS Nürnberg - Ebensfeld - Neubau Haltepunkt Forchheim Nord hat eine Planänderung für die Errichtung eines Mittelbahnsteiges zwischen den planfestgestellten inneren Gleisen der 4-gleisigen Ausbaustrecke VDE 8.1 Nürnberg – Ebensfeld zum Gegenstand. Die Zuwegung erfolgt am südlichen Bahnsteigende über eine Rampe mittig einbindend die planfestgestellte 4-gleisige Eisenbahnüberführung über die Dietrich-Bonhoeffer-Straße. Die beiden westlichen Gleise müssen für die Errichtung des Bahnsteiges in westliche Richtung verschoben werden. Südlich und nördlich davon werden sie in die ursprünglich planfestgestellte Lage verschwenkt. Die Entwässerung im Bereich des Bahnsteiges erfolgt in den Sendelbachgraben, im Bereich der Rampe in die städtische Kanalisation. Die Anlagen liegen bei Bahn-km 39,708 bis 40,466 der Strecke 5900 Nürnberg Hbf - Bamberg in Forchheim. Die planfestgestellte mittlere Lärmschutzwand im Bereich des Bahnsteiges muss entfallen und durch um einen Meter höhere Seitenwände sowie zusätzlichen passiven Schallschutz an den umliegenden Gebäuden kompensiert werden. Im Bereich der Zugangsrampe wird die mittlere Schallschutzwand durch zwei auf den beiden Treppenwangen zu errichtenden je 2 Meter hohen Lärmschutzwänden ersetzt. Es ist auch hier zusätzlicher passiver Schallschutz erforderlich, um die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten.

B.1.2 Einleitung des Planfeststellungsverfahrens

Mit Datum vom 22.01.2016, Az. 62110-621ppa/004-2304#001 hat das Eisenbahn-Bundesamt den Plan für den 4-gleisigen Ausbau der Eisenbahnstrecke 5100 (Nürnberg – Bamberg) zwischen Bahn-km 32,402 und Bahn-km 46,000 als Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Nr. 8 Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld (VDE 8.1) Planfeststellungsabschnitt Forchheim – Eggolsheim (PFA 18/19) festgestellt. Der Planfeststellungsbeschluss ist bestandskräftig. Mit diesem Verfahren soll der vorgenannte Beschluss gem. § 76 VwVfG geändert werden.

Die DB Netz AG (Vorhabenträgerin) hat mit Schreiben vom 21.02.2018 Az. I.NGW(5) TSU auch in Vertretung der DB Station und Service eine Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 76 VwVfG für das Vorhaben „VDE 8.1 ABS Nürnberg - Ebensfeld - Neubau Haltepunkt Forchheim Nord“ beantragt. Gegenstand dieses Antrage die

Änderung des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 22.01.2016, 62110-621ppa/004/2304#001.

Der Antrag ist am 23.02.2018 beim Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle Nürnberg, eingegangen. Wegen des Entfalls des Randweges hat das Eisenbahn-Bundesamt die beiden ständigen Vertreter des Betriebsleiters der Eisenbahn-Infrastrukturunternehmen DB Netz AG und DB Station & Services AG eingebunden. Dies war im diesem Fall erforderlich, um diesen Gelegenheit zur Stellungnahme hinsichtlich der technischen Sicherheit und des Arbeitsschutzes einzuräumen. Bedenken gegen den Entfall des Randweges wurden nicht geäußert. Die Planung wird insoweit von der Planfeststellungsbehörde baubar und betreibbar angesehen.

Die Vorhabenträgerin wurde um Überarbeitung der Planunterlagen gebeten. Die Unterlagen wurden mit Schreiben vom 06.06.2018 wieder vorgelegt.

Mit Schreiben vom 25.06.2018 hat das Eisenbahn-Bundesamt die Regierung von Oberfranken als zuständige Anhörungsbehörde um Durchführung des Anhörungsverfahrens gebeten. Die Vorhabenträgerin hat die Unterlagen vor Beteiligung und Auslegung präzisiert.

B.1.3 Anhörungsverfahren

B.1.3.1 Beteiligung von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange

Regierung von Oberfranken (Anhörungsbehörde) hat die folgenden Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme gebeten:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bamberg
2	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth
3	Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken
4	Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth
5	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
6	Bayerische Staatsforsten AöR, Forstbetrieb Forchheim
7	Bayerischer Bauernverband, Hauptgeschäftsstelle Oberfranken
8	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Referat B VI: Lineare Projekte
9	Bayerisches Landesamt für Umwelt
10	Bayerisches Staatsministerium für Wohnen, Bau und Verkehr

Lfd. Nr.	Bezeichnung
11	Bayernwerk Netz GmbH, Assetmanagement
12	Bezirk Oberfranken
13	Bundesanstalt für Immobilienaufgaben
14	Bundespolizeidirektion München
15	Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Süd, PTI 13
16	E.ON Netz GmbH
17	Fernwasserversorgung Oberfranken
18	Handwerkskammer Oberfranken
19	Immobilien Freistaat Bayern, Regionalvertretung Oberfranken
20	Industrie- und Handelskammer für Oberfranken, Bayreuth
21	Landratsamt Forchheim
22	PLEdoc GmbH
23	Polizeipräsidium Oberfranken
24	Regionaler Planungsverband Oberfranken-West
25	Staatliches Bauamt Bamberg
26	Stadtwerke Forchheim GmbH
27	TenneT TSO GmbH
28	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)
29	Wasserwirtschaftsamt Kronach
30	Zweckverband für Rettungsdienst und Feuerwehralarmierung / Integrierte Leitstelle Bamberg – Forchheim
31	Zweckverband zur Wasserversorgung der Eggolsheimer Gruppe
32	Zweckverband zur Wasserversorgung der Leithenberg-Gruppe
33	Stadt Forchheim
34	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 10 "Staatsrecht, Sicherheit und Ordnung"
35	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 20 "Wirtschaftsförderung"
36	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 24 "Raumordnung, Landes- und Regionalplanung"
37	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 26 "Bergamt Nordbayern"
38	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 31 "Straßenbau"
39	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 32 "Planfeststellung, Straßenrecht, Baurecht"
40	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 34 "Städtebau"

Lfd. Nr.	Bezeichnung
41	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 50 "Technischer Umweltschutz"
42	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 51 "Naturschutz"
43	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 52 "Wasserwirtschaft"
44	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 53.1 "Gesundheit"
45	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 60 "Agrarstruktur und Umweltbelange in der Landwirtschaft"
46	Regierung von Oberfranken Sachgebiet Gewerbeaufsichtsamt

Folgende eingegangene Stellungnahmen enthalten keine Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
1	Amt für Digitalisierung, Breitband und Vermessung Bamberg
2	Amt für Ernährung, Landwirtschaft und Forsten Bayreuth
3	Amt für Ländliche Entwicklung Oberfranken
4	Autobahndirektion Nordbayern, Dienststelle Bayreuth
5	Bayerische Eisenbahngesellschaft mbH
11	Bayernwerk Netz GmbH, Assetmanagement
15	Deutsche Telekom Technik GmbH, Technik Niederlassung Süd, PTI 13
17	Fernwasserversorgung Oberfranken
20	Industrie- und Handelskammer für Oberfranken, Bayreuth
25	Staatliches Bauamt Bamberg
27	TenneT TSO GmbH
28	Verkehrsverbund Großraum Nürnberg GmbH (VGN)
29	Wasserwirtschaftsamt Kronach
31	Zweckverband zur Wasserversorgung der Eggolsheimer Gruppe
36	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 24 "Raumordnung, Landes- und Regionalplanung"
37	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 26 "Bergamt Nordbayern"
38	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 31 "Straßenbau"
42	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 51 "Naturschutz"
46	Regierung von Oberfranken Sachgebiet Gewerbeaufsichtsamt

Folgende Stellungnahmen enthalten Bedenken, Forderungen oder Empfehlungen:

Lfd. Nr.	Bezeichnung
8	Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege, Referat B VI: Lineare Projekte
9	Bayerisches Landesamt für Umwelt
12	Bezirk Oberfranken
21	Landratsamt Forchheim
22	PLEdoc GmbH
26	Stadtwerke Forchheim GmbH
33	Stadt Forchheim
34	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 10 "Staatsrecht, Sicherheit und Ordnung"
41	Regierung von Oberfranken Sachgebiet 50 "Technischer Umweltschutz"

B.1.3.2 Öffentliche Planauslegung

Die Planunterlagen zu dem Vorhaben haben auf Veranlassung der Anhörungsbehörde in der Großen Kreisstadt Stadt Forchheim vom 01.10.2018 bis 31.10.2018 öffentlich zu jedermanns Einsicht während der Dienststunden ausgelegen.

Zeit und Ort der Auslegung wurden am 28.09.2018 durch Veröffentlichung im Amtsblatt „Forchheimer Stadtanzeiger“ ortsüblich bekannt gemacht. Ende der Einwendungsfrist war der 30.11.2018.

Aufgrund der Auslegung der Planunterlagen sind 16 Einwendungsschreiben eingegangen.

B.1.3.3 Erörterung

Die Anhörungsbehörde hat gemäß § 18a Nr. 1 AEG auf eine Erörterung verzichtet.

B.1.3.4 Abschließende Stellungnahme der Anhörungsbehörde

Mit Datum vom 17.06.2019 hat die Anhörungsbehörde eine abschließende Stellungnahme gemäß § 73 Abs. 9 VwVfG gefertigt und der Planfeststellungsbehörde zugeleitet. Die Anhörungsbehörde hat das Vorhaben befürwortet.

B.2 Verfahrensrechtliche Bewertung

B.2.1 Rechtsgrundlage

Rechtsgrundlage für die vorliegende planungsrechtliche Entscheidung ist § 76 Abs. 1 VwVfG 1 i.V.m. § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG. Betriebsanlagen der Eisenbahn einschließlich der Bahnstromfernleitungen dürfen nur gebaut oder geändert werden, wenn der Plan zuvor festgestellt worden ist. Bei der Planfeststellung sind die von dem Vorhaben berührten öffentlichen und privaten Belange einschließlich der Umweltverträglichkeit im Rahmen der Abwägung zu berücksichtigen.

B.2.2 Zuständigkeit

Gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 Ziffer 1 und Abs. 2 Gesetz über die Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEVVG) ist das Eisenbahn-Bundesamt für den Erlass einer planungsrechtlichen Entscheidung nach § 18 AEG i. V. m. § 74 Abs. 1 VwVfG für Betriebsanlagen von Eisenbahnen des Bundes zuständig. Das Vorhaben bezieht sich auf Betriebsanlagen der Eisenbahninfrastrukturbetreiberinnen DB Station & Service AG und DB Netz AG.

B.3 Umweltverträglichkeit

B.3.1 Verfahren zur Prüfung der Umweltverträglichkeit

Für das Vorhaben besteht die Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung gem. § 9 Abs. 1 Satz 1 Nr. 2 des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPG), da die allgemeine Vorprüfung ergeben hat, dass die Änderung zusätzliche erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen hervorrufen kann. Insbesondere die ermittelten Lärmbeurteilungspegel in der Nachbarschaft überschreiten die Grenzwerte Tag/Nacht der 16. BImSchV. Die Bekanntmachung der Vorprüfung erfolgte gemäß § 5 Abs. 2 Satz 4 UVPG in Verbindung mit der Bekanntmachung nach § 19 UVPG.

Gemäß § 4 UVPG ist die Umweltverträglichkeitsprüfung ein unselbständiger Teil verwaltungsbehördlicher Verfahren, welche der Entscheidung über die Zulässigkeit von Vorhaben dienen.

Die gemäß UVPG erforderlichen Angaben über die Umweltauswirkungen sind in den Planfeststellungsunterlagen 11.9 UVP-Bericht zum Haltepunkt Forchheim Nord, 13.1

Schalltechnische Untersuchung, einschließlich Schalltabelle und Liste der Gebäude mit passivem Schallschutzanspruch, 13.2.4a Schallplan ,13.3 Erläuterungsbericht zur erschütterungstechnischen Untersuchung, 13.5 Bewertungsbericht zu baubedingten Schallimmissionen, 13.6 Bewertungsbericht zu baubedingten Erschütterungsimmissionen, 15.1.2 Übersichtslageplan Entwässerungsschema Endzustand, 15.2 Entwässerung wassertechnische Unterlage, Entwässerung Bahnanlagen Bahnsteigentwässerung enthalten.

Die Einbeziehung der Öffentlichkeit nach § 18 UVPG erfolgte im Rahmen des Anhörungsverfahrens.

B.3.2 Umweltverträglichkeitsprüfung

B.3.2.1 Untersuchungsraum und Untersuchungsumfang

B.3.2.2

Für den bestandkräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt worden. Diese wird nun ergänzt für die in diesem Planänderungsverfahren höhere Beeinträchtigung der betreffenden Schutzgüter.

Der Untersuchungsumfang erstreckte sich auf die Länge der Änderung der Eisenbahnanlage und in der Breite auf die geänderten Schallimmissionen. Als Schutzgüter wurden vor allem Mensch und menschliche Gesundheit betrachtet. Anderer Schutzgüter sind mit dieser Planänderung nicht mehr als unerheblich beeinträchtigt, weil zum einen die Betroffenheiten bereits im vorgenannten Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 gelöst wurden und zum anderen die durch diese Planänderung ausgelösten Beeinträchtigungen der anderen Schutzgüter nicht mehr als unerheblich im Sinne der Einheit von Plan und Planänderung sind.

Des Weiteren ist z.B. das Schutzgut Boden nun zwar etwas stärker betroffen, aber nicht mehr als unerheblich im Vergleich zum bereits planfestgestellten Umgriff. Selbiges gilt für das Schutzgut Wasser, weil nun ein geringer Teil des Niederschlagswassers im Bereich der Rampe zum Bahnsteig nicht mehr versickert wird, sondern in den Kanal entwässert. Das Niederschlagswasser auf dem Bahnsteig, das in den Sendelbachgraben geführt wird, kann im Winter durch geeignete Taumittel ausreichend geschützt werden.

B.3.2.3 Zusammenfassende Darstellung der Umweltauswirkungen gemäß § 24 UVPG

Gemäß den Unterlagen der Vorhabenträgerin, den Stellungnahmen der Behörden, den Äußerungen der Öffentlichkeit sowie eigenen Ermittlungen der Planfeststellungsbehörde sind nachfolgend beschriebene Auswirkungen und Wechselwirkungen des Vorhabens auf die in § 2 UVPG genannten einzelnen Schutzgüter zu erwarten.

B.3.2.3.1 Auswirkungen auf den Menschen

Anlagebedingt wird durch den Bahnsteig und die Rampe keine mehr als unerhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Mensch bewirkt. Was die Frage der geringfügigen dauerhaften Mehrinanspruchnahme von Fremdgrund anbelangt, ist anzumerken, dass dies kein Belang des Schutzgutes i.S.d. UVPG ist, sondern ein (privater) Eigentumsbelang.

Durch den Entfall der mittigen Lärmschutzwände im Bereich des Bahnstieges und der südlich davon angrenzenden Zugangsrampe erhöhen sich im Vergleich zum planfestgestellten Schallschutz (ohne Bahnsteig und Rampe) die betriebsbedingten Schallimmissionen. Im Bereich der Zuwegungsrampe kann ein Teil der Immissionen durch die beiden 2 Meter hohen Schallschutzwände auf den Treppenwangen kompensiert werden, es verbleibt jedoch auch hier ein Anteil von Immissionen, die durch zusätzlichen passiven Schallschutz zu kompensieren ist, um die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Die Zunahme beträgt bis zu etwa 3,2 dB. Aus technischen Gründen ist es nicht möglich die Schallschutzwand in diesem Bereich bestehen zu lassen, um die Schallausbreitung etwa im Bereich der Quelle zu unterbrechen. Die Zunahme ist somit unvermeidlich. Das besonders überwachte Gleis ist in diesem Bereich bereits planfestgestellt. Andere aktive bzw. innovative Maßnahmen wirken nicht wesentlich verbessernd, weil die angrenzenden Gebäude rechts der Bahn mehrere Meter höher als der Schiene liegen. Links der Bahn bestehen z.T. Hochhäuser mit bis zu 7 Stockwerken, so dass auch hier ein ungünstiger Abstrahlwinkel besteht. Um den Schallschutzanspruch zu gewährleisten ist daher zusätzlicher passiver Schallschutz an den umliegenden Gebäuden erforderlich. Durch das geringfügige stärkere Heranrücken der westlichen beiden Gleisachsen an die bestehende Bebauung werden jedoch keine mehr als unerheblichen verstärkten Schwingungen auf die benachbarte Bebauung bewirkt als bereits planfestgestellt. Die Anhaltewerte gem. DIN 4150 Teil 2 sind auch in diesem Fall eingehalten. Somit kommt es an keinem Gebäude zu einer mehr als

unerheblichen Verstärkung der Schwingungen, welche über die Bestimmungen der DIN 4150 hinausgingen.

Durch den zusätzlichen Bau des Bahnsteiges und der Bahnsteigrampe kommt es nur geringfügig verstärkten baubedingten Immissionen. Der Bau des Bahnsteigs an sich ist im Vergleich zu den planfestgestellten Arbeiten wie z.B. Gleisbau nur von untergeordneter Bedeutung. Im Bereich der Rampe kommt es zu zusätzlichen Verbauarbeiten. Auch diese sind im Vergleich zur planfestgestellten Lösung gering. Für das Nähere sei auf die Schalltechnische Untersuchung zum Baulärm verwiesen.

B.3.2.3.2 Auswirkungen auf Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Es liegt keine mehr als unerhebliche anlagenbedingte, betriebsbedingte oder baubedingte Beeinträchtigungen gegenüber der planfestgestellten Lösung vor.

B.3.2.3.3 Auswirkungen auf den Boden

Es liegt keine mehr als unerhebliche anlagenbedingte, betriebsbedingte oder baubedingte Beeinträchtigungen gegenüber der planfestgestellten Lösung vor. Die Zufahrten zur Baustelle sind bereits planfestgestellt.

B.3.2.3.4 Auswirkungen auf das Schutzgut Fläche

Es liegt keine mehr als unerhebliche anlagenbedingte Beeinträchtigungen gegenüber der planfestgestellten Lösung vor. Der Mehrbedarf an Fläche resultiert aus dem Bahnsteig und der Zuwegungsrampe sowie der Gleisverschwenkungen der beiden westlichen Gleise. Der Mehrbedarf wird zudem teilweise durch eine optimierte Planung der Eisenbahnanlagen sowie der parallelen Jean-Paul-Straße kompensiert. Betriebsbedingt und baubedingt kommt es keiner bzw. keiner mehr als unerheblichen Beeinträchtigung des Schutzgutes.

B.3.2.3.5 Auswirkungen auf das Wasser

Es liegt keine mehr als unerhebliche Beeinträchtigung gegenüber der planfestgestellten Lösung vor. Das anfallende Niederschlagswasser im Bereich der neuen Zugangsrampe wird nun nicht mehr in die Mittelentwässerung zum Sendelbach, sondern in einen städtischen Abwasserkanal geführt. Diese Menge ist im Vergleich zur Menge bestandskräftigen Entwässerung i.S.d. Gesamtmenge des anfallenden Niederschlagswassers nicht mehr als unerheblich. Somit wird dem Sendelbach nur ein geringfügiger Teil der planfestgestellten Einleitmenge entzogen.

Eine Beeinträchtigung des Sendelbaches ist nicht zu besorgen, da durch geeignete Taumittel im Winter das Niederschlagswasser auf dem Bahnsteig den Sendelbachgraben nicht mehr als unerheblich beeinträchtigt.

B.3.2.3.6 Auswirkungen auf Luft und Klima

Es liegt keine mehr als unerhebliche anlagenbedingte, betriebsbedingte oder baubedingte Beeinträchtigungen gegenüber der planfestgestellten Lösung vor.

B.3.2.3.7 Auswirkungen auf Landschaft

Es liegt keine mehr als unerhebliche anlagenbedingte, betriebsbedingte oder baubedingte Beeinträchtigungen gegenüber der planfestgestellten Lösung vor.

B.3.2.3.8 Auswirkungen auf das Kulturelle Erbe- und sonstige Sachgüter

Es liegt keine mehr als unerhebliche anlagenbedingte, betriebsbedingte oder baubedingte Beeinträchtigungen gegenüber der planfestgestellten Lösung vor.

B.3.2.3.9 Auswirkungen auf die Wechselwirkungen zwischen den Schutzgütern

Es liegt keine mehr als unerhebliche anlagenbedingte, betriebsbedingte oder baubedingte Beeinträchtigungen gegenüber der planfestgestellten Lösung vor. Neue oder stärkere Wechselwirkungen als bisher planfestgestellt sind nicht erkennbar. Störfälle im Sinne der Störfallverordnung sind nicht zu erwarten.

B.3.2.4 Bewertung der Umweltauswirkungen nach § 25 UVPG

Kriterien für die Bewertung sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 2 Abs. 1 UVPG genannten Schutzgüter. Das Eisenbahn-Bundesamt hat anhand der speziellen Fachgutachten Schalltechnische Untersuchung, erschütterungstechnische Untersuchung und der Anregungen aus der Anhörung alle Auswirkungen der vorliegenden Planung auf die Umwelt und die daraus resultierenden Folgemaßnahmen zur Umweltvorsorge überprüft mit folgenden Einzelergebnissen:

B.3.2.4.1 Schutzgut Menschen

Mit dem zusätzlichen passiven Schallschutz werden die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten. Somit wird das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit

entsprechend den gesetzlichen Erfordernissen geschützt. Einzelheiten, wie z.B. einzelne Schutzfälle tags/nachts an den betroffenen Gebäuden sind in der Schalltechnischen Untersuchung dargelegt. Dies gilt auch für die Einhaltung der Schwingungen auf Gebäude einschließlich des sekundären Luftschalls.

B.3.2.4.2 Schutzgut Tiere, Pflanzen und biologische Vielfalt

Da keine mehr als unerhebliche Wirkung vorliegt, kann auch die Bewertung der wird nicht über eine mehr als unerhebliche Bewertung hinausgehen.

B.3.2.4.3 Schutzgut Boden

Da keine mehr als unerhebliche Wirkung vorliegt, kann auch die Bewertung der wird nicht über eine mehr als unerhebliche Bewertung hinausgehen.

B.3.2.4.4 Schutzgut Fläche

Da keine mehr als unerhebliche Wirkung vorliegt, kann auch die Bewertung der wird nicht über eine mehr als unerhebliche Bewertung hinausgehen.

B.3.2.4.5 Schutzgut Wasser

Da keine mehr als unerhebliche Wirkung vorliegt, kann auch die Bewertung der wird nicht über eine mehr als unerhebliche Bewertung hinausgehen.

B.3.2.4.6 Schutzgut Luft und Klima

Da keine mehr als unerhebliche Wirkung vorliegt, kann auch die Bewertung der wird nicht über eine mehr als unerhebliche Bewertung hinausgehen.

B.3.2.4.7 Schutzgut Landschaft

Da keine mehr als unerhebliche Wirkung vorliegt, kann auch die Bewertung der wird nicht über eine mehr als unerhebliche Bewertung hinausgehen.

B.3.2.4.8 Schutzgut kulturelles Erbe- und sonstige Sachgüter

Da keine mehr als unerhebliche Wirkung vorliegt, kann auch die Bewertung der wird nicht über eine mehr als unerhebliche Bewertung hinausgehen.

B.3.2.5 Zusammenfassung

Das Schutzgut Mensch ist betriebsbedingt durch den Wegfall der planfestgestellten Mittelwände im Bereich des Bahnsteiges und der Zugangsrampe erheblich betroffen. Vermeidungsmaßnahmen sind nicht ersichtlich, da eine Nordverschiebung des Bahnsteigs von der umliegenden Bebauung abrücken würde und somit dem Planungsgrund kurzer (Fuß-) Wege zum Bahnsteig widersprechen würde. Zudem wäre dann ein weiteres Ingenieurbauwerk mit entsprechend Baukosten erforderlich, weil die Anbindung nicht mehr an die bestehende EÜ über die Dietrich-Bonhoeffer-Straße erfolgen könnte.

Ein Bau der Zugangsrampe und des Bahnsteiges südlich der EÜ würde im Bereich der dortigen Jean-Paul-Straße zu einem weiteren (geringfügigen) Heranrücken an die bestehende Bebauung bewirken mit weiteren (geringfügigen) Verstärkungen der betriebsbedingten Immissionen dort. Zudem wäre eine weitere zusätzliche Grundinanspruchnahme Dritter erforderlich. Die anlagebedingten Wirkungen sind nicht vermeidbar. Es bietet sich keine örtliche Alternative an. Diese Wirkungen sind bereits auf ein Mindestmaß reduziert, weil z.B. auf Randwege im Bereich des Bahnsteiges und der Zugangsrampe verzichtet wird, um die Planung platzsparend und schonend in die Umgebung einzupassen. Für die entfallenden Randwege werden künftig aufwendigere betriebliche Verfahren gewählt, z.B. Sperrung von Gleisen bei Evakuierung eines Zuges, die aber nicht Gegenstand dieser Planfeststellung i.S. einer Bauplanfeststellung sind.

Ein Bau von Außenbahnsteigen an den Fernbahngleisen ist nicht zielführend, da dann der Haltepunkt nicht von den S-Bahn-Zügen, die grundsätzlich auf den mittleren Gleisen fahren werden, nicht angedient werden kann. Er könnte dann bestenfalls von Regionalexpresszügen, die auf den Fernbahngleisen verkehren, angedient werden. Dies wäre jedoch mit der Zielsetzung, den Haltepunkt in die S-Bahn-Linie (Hartmannshof-) Hersbruck (links der Pegnitz) – Nürnberg – Erlangen – Bamberg einzubinden nicht vereinbar. Der Zweck den Haltepunkt in einen getakteten Schienenpersonennahverkehr (S-Bahn) einzubinden, wäre beim Bau von Außenbahnsteigen verfehlt.

Die Zunahme der betriebsbedingten Immissionen auf das Schutzgut Mensch durch den Entfall der Mittelwände im Bereich des Bahnsteiges und der Zugangsrampe wird durch zusätzlichen passiven Schallschutz kompensiert, um die Grenzwerte der 16. BImSchV einzuhalten. Die betriebsbedingte geringfügige Zunahme der bereits planfestgestellten Erschütterungen bewegen sich im Bereich der Werte der DIN 4150. An keinem Gebäude werden durch die plangegegenständliche Maßnahme diese Werte erstmals überschritten. Somit ist das Schutzgut betriebsbedingt im Rahmen der gesetzlich vorgesehenen Grenzwerte geschützt.

Baubedingt kommt es zu keiner mehr als unerheblichen Wirkung auf das Schutzgut Mensch.

Andere Schutzgüter sind nicht mehr als unerheblich von dieser Planänderung betroffen, auch nicht im Zusammenhang mit der ursprünglichen Umweltverträglichkeitsprüfung. Etwaige Wechselwirkungen sind nicht erkennbar bzw. können nicht zu einer mehr als unerheblichen Wirkung führen, weil die Wirkungen auf die Schutzgüter selbst (außer Schutzgut Mensch) jeweils nicht mehr als unerheblich sind.

B.4 Materiell-rechtliche Würdigung des Vorhabens

B.4.1 Planrechtfertigung

Die Planrechtfertigung für das verfahrensgegenständliche Vorhaben liegt vor.

Die Planrechtfertigung für ein Vorhaben lässt sich immer dann bejahen, wenn dieses vernünftigerweise geboten ist. Sie ist nur dann nicht gegeben, wenn es sich bei dem Vorhaben um einen einigermaßen offensichtlichen planerischen Missgriff handelt (vgl. VGH Baden-Württemberg, Az. 5 S 591/04).

Die Vorhabenträgerin hat in ihrem Erläuterungsbericht vom 06.06.2018 – planfestgestellte Anlage 0.1a – schlüssig ausgeführt, dass der Bau des Haltepunktes Forchheim Nord für die Andienung der nördlichen Teile der Stadt Forchheim und des in unmittelbarer Nähe liegenden Schulzentrums erforderlich ist. Durch die gewählte Lage und die Anbindung in die bestehende EÜ über die Dietrich-Bonhoeffer-Straße hat die Vorhabenträgerin den Eingriff auf das Notwendige beschränkt. Diese Planänderung bindet sich in die bestandskräftige Planung ein.

Mithin ist es durchaus vernünftig und im Sinne des Fachplanungsrechts vertretbar, dass die von der Vorhabenträgerin beantragte Baumaßnahme in dieser Form planfestgestellt werden kann.

Sie ist damit „vernünftigerweise geboten“ im Sinne des Fachplanungsrechts.

B.4.2 Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange

B.4.2.1 Bayerisches Landesamt für Denkmalpflege (TöB-Nr. 8)

Mit Schreiben vom 23.11.2018, Az. P-2013-4921-2 S2, gibt das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege folgende Stellungnahme ab:

„1. Baudenkmäler

Belange der Bau- und Kunstdenkmalpflege werden, soweit aus den Unterlagen ersichtlich, durch die oben genannte Planung nicht berührt. Sofern in Zukunft innerhalb des Geltungsbereiches weitere Maßnahmen an Baudenkmalern (in Neubaugebieten können unter Umständen Flurdenkmäler betroffen sein) oder in unmittelbarer Nähe davon durchgeführt werden, bittet das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege jeweils zum Bauantrag gehört zu werden.

2. Bodendenkmäler

Bodendenkmäler sind im Bereich der vorgeschlagenen Untersuchungsfläche nicht bekannt. Das Risiko wird aufgrund der Lage und aufgrund der momentanen Denkmalkennntnis sehr gering eingeschätzt, bei den geplanten Bauarbeiten Bodendenkmäler bzw. archäologische Funde oder Befunde zu zerstören.

Falls durch die Baufirmen oder andere am Bau beteiligte Personen archäologische Befunde und / oder Funde beim Bau entdeckt werden sollten, ist dies dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege bzw. der Unteren Denkmalschutzbehörde unverzüglich zu melden (Art. 8 Abs. 1 BayDSchG). Ich möchte Sie bitten, dies an den Maßnahmeträger bzw. die Baufirmen weiterzuleiten.“

Die Vorhabenträgerin erwidert mit Schreiben vom 10.04.2019, Az. P811-19.1 A-036:

„Das Schreiben des Bayrischen Landesamtes für Denkmalpflege wird zur Kenntnis genommen.“

Die Anhörungsbehörde hat keine Empfehlung abgegeben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Vorhabenträgerin die Forderung bei Auffinden von Bodendenkmälern die vorgenannten Denkmalschutzbehörden zu informieren zu erfüllen.

B.4.2.2 Bayerisches Landesamt für Umwelt

Mit Schreiben vom 30.11.2018, Az. 11-3535-100152/2018, gibt das Bayerische Landesamt für Umwelt folgende Stellungnahme ab:

„mit Schreiben vom 13.09.2018 bitten Sie das Bayerische Landesamt für Umwelt (LfU) um Stellungnahme zum o. g. Planfeststellungsverfahren bis 30.11.2018.

Zu den örtlich und regional zu vertretenden Belangen der Wasserwirtschaft, des Naturschutzes und der Landschaftspflege verweisen wir hier auf die Stellungnahmen der zuständigen Sachgebiete der Regierung von Oberfranken, des Landratsamts Forchheim, der Stadt Forchheim sowie des Wasserwirtschaftsamts Kronach. Gleiches gilt für die Belange des technischen Umweltschutzes, mit Ausnahme des Lärmschutzes. Den genannten Stellen stehen die Fachabteilungen des LfU bei besonderem fachspezifischem Klärungsbedarf im Einzelfall beratend zur Seite.

Im Folgenden äußern wir uns zum Lärmschutz und geben einen ergänzenden Hinweis zum vorsorgenden Bodenschutz.

Lärmschutz

Mit Schreiben vom 21.10.1996, Az. 2/3-255-2326B/96, und vom 14.02.2014, Az. 15-3535-9734/2014, haben wir zur Planfeststellung bzw. zum 1. Planänderungsverfahren für die Aus-baustrecke Nürnberg-Ebensfeld der Deutschen Bahn AG im Abschnitt Forchheim-Eggolsheim Stellung genommen. Der Planfeststellungsbeschluss wurde am 22.01.2016 erlassen. Inhalt dieser sog. 2. Planänderung (Änderung des Planfeststellungsbeschlusses) ist der Neubau des S-Bahn Haltepunktes (Hp) Forchheim-Nord.

Für den Bau des Mittelbahnsteigs in einer Regellänge von 140 m und maximalen Nutzbreite von 4,85 m sowie dessen barrierefreien Zugang über eine ca. 90 m lange Rampe südlich des Bahnsteigs sollen gemäß dem beiliegenden geänderten Lageplan (s. Anlage 4 der Planungsunterlagen) die beiden westlichen Richtungsgleise auf einer Länge von ca. 740 m um ca. 1,5 m weiter nach Westen verschoben werden. Hierdurch entfällt die 5,0 m hohe Lärmschutz-Mittelwand. Um die Erhöhung der Beurteilungspegel teilweise zu kompensieren, sollen 2,0 m hohe Lärmschutzwände

auf beiden Seiten der Bahnsteigrampe neu gebaut sowie die geplanten Lärmschutzwände auf der linken und rechten Seite der Bahn in ihren Höhen geringfügig angepasst werden. Deshalb kommen weitere 27 Anwesen hinzu, für die dem Grunde nach ein Anspruch auf ergänzenden passiven Lärmschutz besteht. An der der Adalbert-Stifter-Grund- und Mittelschule erhöht sich der Beurteilungspegel von 71 dB(A) auf 72 dB(A) am Tag! Die berechneten Pegel erscheinen plausibel, nicht jedoch die Berücksichtigung des Schienenbonus.

Vor dem Hintergrund, dass der Planfeststellungsbeschluss bereits erlassen wurde, sollten in diesem Verfahren für den Neubau des S-Bahn Haltepunktes aus Sicht des Lärmschutzes die Beurteilungspegel gemäß § 4 Absatz 3 der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) in Verbindung mit Anlage 2 vom 18.12.2014 berechnet werden. Diese Fassung sieht über das „Besonders überwachte Gleis“ hinausgehende innovative Techniken am Gleis, wie Schienenstegdämpfer oder Schienenstegabschirmungen zur Minderung der Schallemission vor. Ferner wurde am 02.07.2013 der § 43 des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) geändert und der sogenannte Schienenbonus von 5 dB(A) beim Neubau abgeschafft. Von dieser Regelung konnte bei der Berechnung der Beurteilungspegel sogar bereits vor dem 01.01.2015 Gebrauch gemacht werden, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen wurden. Da diese Planänderung faktisch einen Neubau darstellt, sollte diese Gesetzesänderung hier angewendet und auf dieser Grundlage der Anspruch auf passiven Schallschutz neu ermittelt werden, da insbesondere die geplanten aktiven Schallschutzmaßnahmen auf dem Ausbreitungsweg weitestgehend technisch ausgereizt sind.

Für gezielte Rückfragen zum Lärmschutz wenden Sie sich bitte an Herrn Dr. A., Referat 25, Tel. 0821/9071-5176.

Vorsorgender Bodenschutz

Es wird empfohlen, die Verwertungswege des anfallenden Bodenmaterials vor Beginn der Baumaßnahme zu klären. Hilfestellungen zum umweltgerechten Umgang mit Boden sowie zur Gestaltung von temporären Baustelleneinrichtungsflächen sind im Leitfaden zur Bodenkundlichen Baubegleitung des Bundesverbandes Boden zu finden.

Für fachliche Rückfragen zum vorsorgenden Bodenschutz wenden Sie sich bitte an Herrn G., Referat 107, Tel. 09281/1800- 4724.

Der Bereich 5 der Regierung von Oberfranken, das Wasserwirtschaftsamt Kronach, das Landratsamt Forchheim und die Stadt Forchheim erhalten einen Abdruck des Schreibens als PDF-Dokument per E-Mail.“

Die Vorhabenträgerin erwidert mit Schreiben vom 10.04.2019, Az. P811-19.1 A-036:

„Die schalltechnischen Berechnungen basieren auf Grundlage der anzuwendenden gesetzlichen Grundlagen und der daraus abzuleitenden Rechenvorschriften. Bei Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist, ist § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung unter Berücksichtigung des Schienenbonus anzuwenden. Dieser Sachverhalt ist im vorliegenden Fall, insbesondere auch im Bereich des Haltepunkts Forchheim Nord gegeben, so dass der Schienenbonus ebenfalls bei der vorliegenden Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen ist.

Etwaige Änderungen der Beurteilungspegel durch die notwendige Aussparung der Mittelwand im Bereich des Haltepunkts werden zum einen durch eine Anpassung der bahnrechten Außenwand von bisher $h = 4,5$ m über Schienenoberkante (SO) auf eine Höhe von $h = 5,0$ m über SO kompensiert. Zum anderen entsteht gegenüber dem bisherigen Planfeststellungsbeschluss ein weitergehender Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Die entsprechenden Beurteilungspegel aufgrund der vorliegenden Planänderung sind in der Beilage 3A der Anlage 13.1 (Erläuterungsbericht - Schallschutz) detailliert dokumentiert.

Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist der Neubau des Haltepunkts Forchheim-Nord zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs im Rahmen einer Planänderung gemäß § 76 VwVfG zum Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016.

Mit diesem 2. Planänderungsverfahren wird die Planfeststellung für die Errichtung des Haltepunktes Forchheim-Nord beantragt.

Bei Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist, ist § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung unter Berücksichtigung des Schienenbonus anzuwenden.

Weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen als die im vorliegenden Verfahren bereits vorgesehenen Maßnahmen an der Quelle bzw. am Ausbreitungsweg können auf der Grundlage der anzuwendenden Fassung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht berücksichtigt werden.“

Die Anhörungsbehörde fasst Stellungnahme und Erwiderung zusammen und führt hierzu aus (Auszug aus der abschließenden Stellungnahme, a.a.O. S. 6 f):

„Die Anhörungsbehörde weist auf das Urteil des Bundesverwaltungsgerichts vom 21.12.2010, Az. 7 A 14/09, hin, mit welchem entschieden wurde, dass bei der durch den Regelungsauftrag des § 43 Abs. 1 Satz 2 BImSchG geforderten Bewertung, ob und inwieweit der Schienenverkehrslärm Besonderheiten aufweist, die seine Privilegierung rechtfertigen, dem Verordnungsgeber angesichts der fortbestehenden technisch-wissenschaftlichen Unsicherheiten insbesondere in der Lärmwirkungsforschung ein weiter Einschätzungs-, Wertungs- und Gestaltungsspielraum zusteht. Dieser geht mit der Verpflichtung einher, diese Norm unter Kontrolle zu halten und ggf. neue Erkenntnisse zu bewerten und zu gewichten. In Befolgung dieser Kontroll- und Überprüfungspflicht hat die Bundesregierung den Schienenbonus untersuchen lassen; dies geschah auch zur Umsetzung eines politischen Handlungsauftrags aus dem Koalitionsvertrag der Regierungsparteien, den Schienenbonus schrittweise zu reduzieren, mit dem Ziel, ihn ganz abzuschaffen. Danach seien differenzierte Aspekte der Lärmcharakteristik, der konkreten hilfsbedürftigen Situation und der Wirkung auf den Menschen zu betrachten und innerhalb der finanziellen Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Nach Auffassung des Bundesverwaltungsgerichts gab es keine Anhaltspunkte dafür, dass ungeachtet dieser Überprüfung des Schienenbonus die Beibehaltung dieser Regelung völlig unvertretbar und mit dem staatlichen Schutzauftrag aus Art. 2 Abs. 2 Satz 1 GG, Gesundheitsbeeinträchtigungen zu unterbinden, offensichtlich nicht mehr vereinbar ist. Ein eindeutiges Bild, ob und inwieweit weiterhin von einem Schienenbonus ausgegangen werden könne oder vielmehr ein Schienenmalus angenommen werden könne, ergebe sich aus verschiedenen, u.a. im Auftrag des Bundesumweltamtes durchgeführten Untersuchungen, nicht. Das Bundesverwaltungsgericht erkannte deshalb keinen Anlass zu einer richterrechtlichen Korrektur des Schienenbonus (vgl. zu alledem die Urteilsbegründung, eingestellt in die Datenbank JURIS).

Durch das 11. Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 2. Juli 2013 (BGBl I S. 1943) wurde § 43 BImSchG i.d.F. der Bek vom 17.05.2013 wie folgt ergänzt:

"Der in den Rechtsverordnungen aufgrund des Satzes 1 zur Berücksichtigung der Besonderheiten des Schienenverkehrs vorgesehene Abschlag von 5 dB (A) ist ab dem 01.01.2015 und für Schienenbahnen, die ausschließlich der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen vom 11.12.1987 (BGBl I S. 2648) unterliegen, ab dem 01.01.2019 nicht mehr anzuwenden, soweit zu diesem Zeitpunkt für den jeweiligen Abschnitt eines Vorhabens das Planfeststellungsverfahren noch nicht eröffnet ist und die Auslegung des Plans noch nicht öffentlich bekannt gemacht wurde".

Der Gesetzgeber hat somit in Kenntnis der Rechtsprechung zum Schienenbonus für Verfahren ab dem 01.01.2015 angeordnet, ihn nicht mehr anzuwenden. Zu diesem Zeitpunkt bereits eingeleitete Verfahren hat er bewusst von der Nichtanwendung ausgenommen und lediglich die Möglichkeit eröffnet, von der Anwendung des Schienenbonus bereits vor dem 01.01.2015 abzusehen, wenn die damit verbundenen Mehrkosten vom Vorhabenträger oder dem Bund getragen werden.

Das vorliegende Vorhaben erfüllt keine der beiden Ausnahmetatbestände der gesetzlichen Änderung: das Planfeststellungsverfahren für den PFA 18/19 ist bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht und eine Mehrkostenzusage liegt weder seitens der Vorhabenträgerin noch des Bundes vor. Die Anhörungsbehörde sieht deshalb rechtlich keine Möglichkeit, der Planfeststellungsbehörde zu empfehlen, den Schienenbonus nicht anzuwenden. Die Anhörungsbehörde ist sich dabei bewusst, dass es den lärm betroffenen Anliegern der Strecke nur schwer vermittelbar ist, dass noch vor Baubeginn des Vorhabens eine für sie günstigere Lärmregelung zwar in Kraft tritt, sie davon aber nicht profitieren. Der Gesetzgeber gibt mit der Änderung des BImSchG zu erkennen, dass er das Festhalten am Schienenbonus für nicht mehr zeitgemäß hält. Angesichts der für Jahre festgeschriebenen Lärmsituation durch den Streckenausbau kann der rechtlich zutreffende Verweis der Vorhabenträgerin auf die Stichtagsregelung die Akzeptanz des Vorhabens bei den Betroffenen naturgemäß nicht fördern."

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Forderung auf den Verzicht des Schienenbonus wird zurückgewiesen.

Der am 22.01.2016 festgestellte Plan und diese Planänderung bilden eine Einheit. Somit ist auch die Schalltechnische Untersuchung gem. der Berechnungsmethode nach alter Schall 03 wie im vorgenannten Beschluss durchzuführen und diese Berechnung in diesem Verfahren anzupassen. D.h. für diese Planänderung ist die „alte“ Schalltechnische Untersuchung an die nun beabsichtigten Änderungen, vor allem dem Wegfall der Mittelwand im Bereich des Bahnsteiges und den beiden neuen 2 m hohen Schallschutzwänden auf den Treppenwangen statt einer Mittelwand, anzupassen. Ein neues eigenständiges Projekt, das die Anwendung der 16. BImSchV (neue Schall 03) erfordern würde, liegt hier nicht vor, sondern es handelt sich um eine unselbstständige Planänderung, weil sie auf dem ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss aufbaut. Ohne den ursprünglichen Beschluss wäre zwar ein Mittelbahnsteig zwischen den bestehenden beiden Gleisen baulich umsetzbar, aber nicht in der gleichen Lage wie in dieser Planung. Weil im nördlichen Bereich von Forchheim der Anbau von 2 Gleisen auf der Westseite durchgeführt wird, wäre dann aber ein vor dem Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 errichteter Bahnsteig zwischen den beiden östlichen Gleisen der planfestgestellten Ausbauplanung zum Liegen gekommen und hätte planungsrechtlich mit der Ausbauplanung in die jetzige Lage verschoben werden müssen. Somit liegt keine eigenständige Planung vor, sondern die Änderung einer bestehenden Planung.

Da die Mehrkosten bei einem Verzicht des Schienenbonus weder vom Bund noch von der Vorhabenträgerin getragen werden, ist auch die Anwendung des § 43 BImSchG nicht eröffnet.

Ferner sei noch angemerkt, dass die Anwendung der Zugzahlen in der Schalltechnischen Untersuchung den Vorgaben des § 18g AEG entspricht. Nach der mittlerweile aus einem anderen laufenden Verfahren für diese ABS bekannten Zugzahlen zum Prognosezeitpunkt 2030 sind keine Lärmsteigerungen zu erwarten.

B.4.2.3 Bezirk Oberfranken, Fachberatung für Fischerei

Mit Schreiben vom 24.10.2018, Az. 7438.1e-37/13, gibt der Bezirk Oberfranken folgende Stellungnahme ab:

„Die Fachberatung für Fischerei erhebt gegen die Planänderung keine Einwände, wenn nachstehende Auflagen eingehalten werden:

1. Die Maßnahme ist mit den betroffenen Fischereiberechtigten (Pächter) in den o. g. Gewässern abzusprechen. Ihre Anregungen sind, soweit sie zumutbar sind, im Genehmigungsbescheid zu berücksichtigen.

Wir gehen in diesem Fall jedoch davon aus, dass aufgrund der Gewässergröße und -beschaffenheit (Jägersburger Graben bzw. Sendelbach) hier keine fischereiliche Bewirtschaftung stattfindet.

2. Die Eisenbahnüberführungen (Brücken, Durchlässe o. d. g.) der Gewässer (hier der Jägersburger Graben bzw. Sendelbach) dürfen generell die ökologische Durchgängigkeit nicht beeinträchtigen. Der Stand der Technik und Wissenschaft zum ökologischen Gewässerausbau muss berücksichtigt werden. Die Durchlassbauwerke müssen in die Gewässersohle ausreichend eingebunden sein, sodass sich eine natürliche Sohle bilden kann und keine Höhengsprünge von $>0,05$ m entstehen.

3. Bei der Durchführung der Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass bei der Verwendung von frischem Beton eine pH-Erhöhung durch Kalkausschwemmungen im Jägersburger Graben bzw. Sendelbach nicht eintritt. Erforderlichenfalls sind Auffangbecken für das ablaufende Wasser aus den betonierten Strukturen zu schaffen.

4. Die Brückenabläufe und Bauentwässerungseinrichtungen sind, wenn irgendwie möglich, nicht direkt in die Gewässer einzuleiten, sondern über geeignete Sickerschächte, Verrieselungseinrichtungen, Rückhaltebecken oder das Kanalnetz zu entsorgen. Wenn eine Einleitung in das Gewässer unumgänglich ist, wird drauf hingewiesen, dass fischereischädliche Taumittel im Winter einzusetzen sind.

5. Bei der Abwicklung der Baumaßnahmen ist eine Verschmutzung der Gewässer zu vermeiden. Es dürfen keine Fremdstoffe (Baustoffe, Öle, Sprit, Beton usw.) in den Jägersburger Graben gelangen.

6. Weitere Auflagen zur Wahrung weiterer schutzwürdiger fischereibiologischer Belange bleiben vorbehalten.“

Die Vorhabenträgerin erwidert mit Schreiben vom 10.04.2019, Az. P811-19.1 A-037, dabei zitiert sie die Stellungnahme des Bezirks (hier in weiter Schrift dargestellt):

„Die Einwendung wird zur Kenntnis genommen. Die Ermittlung der in der Einwendung als unwahrscheinlich aufgeführten Pächter ist für die Vorhabenträger weder zumutbar noch verpflichtend. Die Forderung wird zurückgewiesen.

Die Eisenbahnüberführungen (Brücken, Durchlässe o. d. g.) der Gewässer (hier der Jägersburger Graben bzw. Sendelbach) dürfen generell die ökologische Durchgängigkeit nicht beeinträchtigen. Der Stand der Technik und Wissenschaft zum ökologischen Gewässerausbau muss berücksichtigt werden. Die Durchlassbauwerke müssen in die Gewässersohle ausreichend eingebunden sein, sodass sich eine natürliche Sohle bilden kann und keine Höhengsprünge von >Q.05 m entstehen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Bezüglich der Eigenschaften des Durchlasses verweisen die Vorhabenträger auf das bestehende Planrecht zum Pfa 19 AZ 62110-621ppa/004/230#001 vom 22.01.2016, die als verbindlich für die weitere Ausführung bestätigt werden.

Bei der Durchführung der Baumaßnahmen ist darauf zu achten, dass bei der Verwendung von frischem Beton eine pH-Erhöhung durch Kalkausschwemmungen im Jägersburger Graben bzw. Sendelbach nicht eintritt.

Erforderlichenfalls sind Auffangbecken für das ablaufende Wasser aus den betonierten Strukturen zu schaffen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und in der Ausführung umgesetzt.

Die Brückenabläufe und Bauentwässerungseinrichtungen sind, wenn irgendwie möglich, nicht direkt in die Gewässer einzuleiten, sondern über geeignete Sickerschächte, Verrieselungseinrichtungen, Rückhaltebecken oder das Kanalnetz zu entsorgen. Wenn eine Einleitung in das Gewässer unumgänglich ist, wird drauf hingewiesen, dass fischereischädliche Taumittel im Winter einzusetzen sind.

Bezüglich der Eigenschaften des Durchlasses verweisen die Vorhabenträger auf das bestehende Planrecht zum Pfa 19 AZ 62110-621ppa/004/230#001 vom 22.01.2016, die als verbindlich für die weitere Ausführung bestätigt werden.

Bei der Abwicklung der Baumaßnahmen ist eine Verschmutzung der Gewässer zu vermeiden. Es dürfen keine Fremdstoffe (Baustoffe, Öle, Sprit, Beton usw.) in den Jägersburger Graben gelangen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bei der Ausführung berücksichtigt. Die Einhaltung wird durch die ökologische Bauüberwachung überwacht.

Weitere Auflagen zur Wahrung weiterer schutzwürdiger fischereibiologischer Belange bleiben vorbehalten.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.“

Die Anhörungsbehörde hat keine Empfehlung zum Bezirk Oberfranken abgegeben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Bezirk hat keinen konkreten Berechtigten mitgeteilt und geht selbst davon aus, dass es keinen gibt. Die Planunterlagen haben ausgelegt, auch um u.a. Berechtigte zu ermitteln. Berechtigte haben sich jedoch nicht gemeldet. Eine weitere, vertiefende Ermittlung bedarf es nicht.

Zu 2. Eine Entscheidung ist nicht erforderlich (und auch nicht zulässig), weil hierüber bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 bestandskräftige Regelungen getroffen wurden. Die Forderung ist nicht Gegenstand dieser Planänderung.

Zu 3. Die Forderung ist zu beachten. Der Bahnsteig überbrückt den Jägersburger Graben in Form einer nunmehr erweiterten Eisenbahnüberführung. Somit ist diese Erweiterung ein zusätzliches Bauen gegenüber dem Umfang des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses. Damit gelten sowohl die bisherigen Regelungen des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.01.2016 und für das hier verfahrensgegenständliche zusätzliche Bauen zudem die hier getroffene Entscheidung.

Zu 4. Die Forderung des ersten Satzes wird zurückgewiesen. Die Einleitung ist bereits dem Grunde nach im Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 geregelt. Zwar kommt nun durch den breiteren Bahnkörper im Bereich des Bahnsteiges zunächst eine Mehrmenge hinzu, es muss aber berücksichtigt werden, dass die Rampe nicht mehr in den Jägersburger Graben, sondern in die Kanalisation entwässert und somit diesbezügliche eine Mindermenge bewirkt. Da die Bahnsteigfläche und die Rampenfläche in etwa gleich groß sind, ergibt sich keine nennenswerte Mehrung bzw. Minderung der Einleitmengen.

Die Forderung des zweiten Satzes ist zu beachten. Im Winter eingesetztes Taumittel ist gerade durch diese Planänderung veranlasst. Ohne diese Planänderung würde kein Taumittelleinsatz erfolgen. Somit ist zur Konfliktbewältigung eines künftigen Taumittelleinsatzes hinsichtlich der Beschaffenheit einzuleitender Wassermengen in den Jägersburggraben diese Entscheidung getroffen.

B.4.2.4 Landratsamt Forchheim

Mit Schreiben vom 22.11.2018, Az. 1-6153, gibt das Landratsamt Forchheim folgende Stellungnahme ab:

„A. Der Landkreises Forchheim gibt folgende Stellungnahme ab:

1. Stellungnahme ÖPNV und Schülerbeförderung

Aus Sicht des ÖPNV werden gegen die vorliegende Planung (Lageplan, Anl.4, Bl. 9a) keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben.

Die geplante fußläufige Anbindung der Schulen ist grundsätzlich ausreichend, wenngleich eine kürzere Zuwegung zu den Schulen weiter nördlich vorteilhafter wäre. Dahingehende Überlegungen wurden zwar bereits ausgiebig diskutiert, bisher aber immer schließlich aus Kostengründen von der Stadt Forchheim verworfen.

2. Zu Ziffer 16.2.1 „Schallschutzmaßnahmen“ des Erläuterungsberichtes

Der Landkreis Forchheim ist Sachaufwandsträger und Eigentümer der Georg-Hartmann- Realschule Pestalozzistraße 2.

2.1 Der Landkreis Forchheim fordert, dass die aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen so nachgebessert werden, dass durch die Änderungsplanung im Vergleich zur planfestgestellten Planung keine Verschlechterung des Schallschutzes für die Realschule eintritt.

2.2 Der Landkreis Forchheim fordert, dass bei der Lärmschutzmaßnahme BW-Nr. 2.19 Lärmschutzwand mit einem Anfangspunkt bei 40,294 der Endpunkt 40,485 gestrichen und durch 40,775 ersetzt wird.

Ursprünglich war am nördlichen Ortsende ein Lärmschutzwall vorgesehen, der durch den Planfeststellungsbeschluss gestrichen wurde. Stattdessen wurde die Verlängerung der dort mit 4 m Höhe geplanten Lärmschutzwand vorgesehen.

Im Planfeststellungsbeschluss wurde unter Bauwerksverzeichnis-Nr. 2.19 Lärmschutzwand mit einem Anfangspunkt bei 40,294 der Endpunkt 40,461 gestrichen und durch 40,775 ersetzt.

In der Anlage 0.2a Bauwerksverzeichnis des Änderungsantrags wird nun zur Länge der Lärmschutzwand ausgeführt: 40,294-40,485.

Hier liegt entweder ein Übertragungsfehler oder eine Verschlechterung der geplanten Schallschutzmaßnahme vor.

2.3 Zu Ziffer 16.3 Schallimmissionsschutz während der Durchführung von Baumaßnahmen Lärmintensive Arbeiten während des Schulbetriebes

Der Landkreis Forchheim fordert wie die Stadt Forchheim, dass lärmintensive Arbeiten im Bereich des Schulstandortes so zu terminieren sind, dass diese den geordneten Schulbetrieb nicht beeinträchtigen. Das bedeutet, dass diese Arbeiten in den Ferienzeiten oder in den Nachmittagsstunden durchgeführt werden sollen.

Sofern aufgrund von lärmintensiven Arbeiten Auslagerungen von Unterrichtsräumen notwendig sind, haben die Vorhabenträger die Kosten für diese Maßnahme zu übernehmen.

3. Zu Ziffer 2.3.2 „Hp Forchheim Nord“ des Erläuterungsberichtes

Entfluchtung des Bahnsteigs

Es wird festgestellt fest, dass in den vorliegenden Planunterlagen keine Aussagen bzgl. einer gesicherten Entfluchtung des Bahnsteiges getroffen wurden. Erwartet wird deshalb, dass die DB Netz AG schlüssig nachweist, wie der Bahnsteig über die Rampe entfluchtet wird. Hierzu ist insbesondere darzulegen, wie viele Schüler/innen sich im Rahmen des geplanten Schienen-Verkehrsangebotes vor Schulbeginn und nach Schulende gleichzeitig auf den Bahnsteig aufhalten werden.

B. Stellungnahme der Unteren Naturschutzbehörde

Von Seiten der Unteren Naturschutzbehörde bestehen keine Bedenken gegenüber dem geplanten Haltepunkt Forchheim Nord.

C. Stellungnahme der Wasserrechtsbehörde

Zu o.g. Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses nehmen wir aus wasserrechtlicher Sicht wie folgt Stellung:

Wasserrechtliche Belange sind im Rahmen der Errichtung des Haltepunkts Forchheim Nord hinsichtlich der Niederschlagswassereinleitung betroffen:

Für das erlaubnisfreie Versickern (§§ 46 Abs. 2 und 23 Abs. 1 WHG, NWFreiV und TRENGW) bzw. Einleiten (§ 25 WHG, Art. 18 BayWG und TREN OG) von Niederschlagswasser sind die genannten einschlägigen Vorschriften zu beachten. Andernfalls ist eine wasserrechtliche Erlaubnis hierfür erforderlich.

Darüber hinaus bitten wir die fachliche Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach zu berücksichtigen.

Die öffentlich-rechtlichen Vorschriften sind einzuhalten.“

Die Vorhabenträgerin erwidert mit Schreiben vom 07.02.2019, Az. P811-19.1 A-007, dabei zitiert sie die Stellungnahme des LRA Forchheim (hier in *weiter Schrift* dargestellt):

„Aus Sicht des ÖPNV werden gegen die vorliegende Planung (Lageplan, Anl. 4 Bl. 9a) keine grundsätzlichen Einwendungen erhoben.

Die geplante fußläufige Anbindung der Schulen ist grundsätzlich ausreichend, wenngleich eine kürzere Zuwegung zu den Schulen weiter nördlich vorteilhafter wäre. Dahingehende Überlegungen wurden zwar bereits ausgiebig diskutiert, bisher aber immer schließlich aus Kostengründen von der Stadt Forchheim verworfen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

Der Landkreis Forchheim fordert, dass die aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen so nachgebessert werden, dass durch die Änderungsplanung im Vergleich zur planfestgestellten Planung keine Verschlechterung des Schallschutzes für die Realschule eintritt.

Durch die vorliegende Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss werden die aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen so nachgebessert, dass keine Verschlechterung des Schallschutzes für die Realschule eintreten wird.

Der Landkreis Forchheim fordert, dass bei der Lärmschutzmaßnahme BW-Nr. 2.19 Lärmschutzwand mit einem Anfangspunkt bei 40,294 der Endpunkt 40,485 gestrichen und durch 40,775 ersetzt wird.

Ursprünglich war am nördlichen Ortsende ein Lärmschutzwall vorgesehen, der durch den Planfeststellungsbeschluss gestrichen wurde. Stattdessen wurde die Verlängerung der dort mit 4 m Höhe geplanten Lärmschutzwand vorgesehen.

Im Planfeststellungsbeschluss wurde unter Bauwerksverzeichnis-Nr. 2.19 Lärmschutzwand mit einem Anfangspunkt bei 40,294 der Endpunkt 40,461 gestrichen und durch 40,775 ersetzt.

In der Anlage 0.2a Bauwerksverzeichnis des Änderungsantrags wird nun zur Länge der Lärmschutzwand ausgeführt: 40,294 - 40,485.

Hier liegt entweder ein Übertragungsfehler oder eine Verschlechterung der geplanten

Schallschutzmaßnahme vor.

Die Angabe in Anlage 02a Bauwerksverzeichnis ist fehlerhaft und wird korrigiert. Die Vorhabenträgerin dankt für den Hinweis.

Der Landkreis Forchheim fordert wie die Stadt Forchheim, dass lärmintensive Arbeiten im Bereich des Schulstandortes so zu terminieren sind, dass diese den geordneten Schulbetrieb nicht beeinträchtigen. Das bedeutet, dass diese Arbeiten in den Ferienzeiten oder in den Nachmittagsstunden durchgeführt werden sollen.

Sofern aufgrund von lärmintensiven Arbeiten Auslagerungen von Unterrichtsräumen notwendig sind, haben die Vorhabenträger die Kosten für diese Maßnahme zu übernehmen.

Der genaue Ablauf der Bauausführung wird erst in den weiteren Planungsschritten konkretisiert.

Um etwaige Beeinträchtigungen des Schulbetriebs auf ein Minimum zu reduzieren, werden hier weitergehende Abstimmungen im Rahmen der Bauausführungsplanung durchgeführt. Dabei ist insbesondere vorgesehen, dass lärmintensive Bautätigkeiten, wie etwaige Ramm-, Gründungs- bzw. Verdichtungsarbeiten, soweit als möglich in unterrichtsfreien Zeiten (Ferien oder in den Nachmittagsstunden) durchgeführt werden.

Es wird festgestellt fest, dass in den vorliegenden Planunterlagen keine Aussagen bzgl. einer gesicherten Entfluchtung des Bahnsteiges getroffen wurden. Erwartet wird deshalb, dass die DB Netz AG schlüssig nachweist, wie der Bahnsteig über die Rampe entfluchtet wird. Hierzu ist insbesondere darzulegen, wie viele Schüler/innen sich im Rahmen des geplanten Schienen-Verkehrsangebotes vor Schulbeginn und nach Schulende gleichzeitig auf den Bahnsteig aufhalten werden.

Die Dimensionierung des Bahnsteigs und der Zuwegungen erfolgten auf Grundlage der RIL 813 unter Beachtung der prognostizierten Reisendenzahlen und Evakuierungsvorgaben. Seitens der Regierung von Ofr. Sachgebiet 10 bestehen gem. E-Mail vom 09.11.2018 an die Anhörungsbehörde keine Einwendungen zu der Planung.

Von Seiten der Unteren Naturschutzbehörde bestehen keine Bedenken gegenüber dem geplanten Haltepunkt Forchheim Nord.

Zu o.g. Änderungen des Planfeststellungsbeschlusses nehmen wir aus wasserrechtlicher Sicht wie folgt Stellung:

Wasserrechtliche Belange sind im Rahmen der Errichtung des Haltepunkts Forchheim Nord hinsichtlich der Niederschlagswassereinleitung betroffen:

Für das erlaubnisfreie Versickern (§§ 46 Abs. 2 und 23 Abs. 1 WHG, NWFreiV und TRENGW) bzw. Einleiten (§

25 WHG, Art. 18 BayWG und TREN OG) von Niederschlagswasser sind die genannten einschlägigen Vorschriften zu beachten. Andernfalls ist eine wasserrechtliche Erlaubnis hierfür erforderlich.

Darüber hinaus bitten wir die fachliche Stellungnahme des Wasserwirtschaftsamtes Kronach zu berücksichtigen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.“

Die Anhörungsbehörde hat keine Empfehlung zur Stellungnahme des LRA Forchheim abgegeben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu A.1. und A.2. ist keine Entscheidung erforderlich.

Zu A.2. ist keine Entscheidung erforderlich, weil die gesetzlichen Grenzwerte der betriebsbedingten Schallimmissionen eingehalten sind, wenn auch im Vergleich zur ursprünglichen Planfeststellung nun ein höherer zusätzlicher Anteil an passiven Schallschutzmaßnahmen wegen des Wegfalls der Mittelwand im Bahnsteigbereich erforderlich ist.

Zu A.2.2 ist keine Entscheidung erforderlich, da es sich hier um einen Fehler in den Planunterlagen gehandelt hatte.

Entscheidung zu 2.3:

Die Vorhabenträgerin hat die Werte der AVV-Baulärm grundsätzlich zu beachten. Lärmintensive Arbeiten während der Unterrichtszeiten im Bereich der Schulgebäude dürfen nur in Abstimmung mit den Schulträgern erfolgen. Im Übrigen gilt, dass die zügige Verwirklichung von gesetzlichen Ausbauprojekten im besonderen öffentlichen

Interesse ist, so dass baubedingte Schallimmissionen tagsüber grundsätzlich bis zur Grenze der Gesundheitsgefahr zumutbar sind, wenn zuvor alle verhältnismäßigen Möglichkeiten der Lärminderung ausgeschöpft sind.

Hinweis der Planfeststellungsbehörde zu A.3.

Die Planung entspricht der DB-Richtlinie 813 „Personenbahnhöfe planen“ und berücksichtigt die EBA-Richtlinie „Anforderungen an den Brand- Katastrophenschutz an Planung, Bau und Betrieb von Schienenwegen nach dem AEG“.

Zu B ist keine Entscheidung erforderlich, zu C siehe Besondere Entscheidung unter A dieses Beschlusses.

B.4.2.5 PLEDoc GmbH (Open Grid Europe)

Mit Schreiben vom 01.10.2018, Az. 20181000102, gibt die Open Grid GmbH folgende Stellungnahme ab, betroffen ist die Ferngasleitung Nr. 001161000 (in Betrieb und in Trassierung) sowie der Lichtwellenleiter GLT /401 /002:

„von der Open Grid Europe GmbH, Essen, und der GasLINE GmbH & Co. KG, Straelen, sind wir mit der Wahrnehmung ihrer Interessen im Rahmen der Bearbeitung von Fremdplanungsanfragen und öffentlich-rechtlichen Verfahren beauftragt. Wir vertreten im Auftrag der Open Grid Europe GmbH insoweit auch die Interessen der Ferngas Netzgesellschaft mbH (FG) mit Sitz in Schwaig bei Nürnberg.

Wir bedanken uns für die Beteiligung am eingangs näher bezeichneten Planänderungsverfahren.

Die im Zuge der Ergänzung der Planung des Haltepunktes (Hp) Forchheim/Nord überarbeiteten und uns mit Ihrem Anschreiben auf einer CD bereitgestellten Unterlagen haben wir gesichtet und ausgewertet.

Zustimmend haben wir zu Kenntnis genommen, dass die eingangs näher bezeichneten Versorgungsanlagen in erforderlichem Umfang lagerichtig im Lageplan 9a dargestellt sind.

Die in Betrieb befindliche Ferngasleitung und die Kabelschutzrohranlage sind im Bauwerksverzeichnis zum Anhörungsverfahren von November 2013 unter der lfd. Nr. 34.8 und 34.10 aufgelistet.

Wie aus den Unterlagen zu entnehmen ist, werden sowohl die in Betrieb befindliche Gashochdruckleitung als auch deren Umverlegungstrasse von dem hier angezeigten Neubau des Haltepunktes Forchheim-Nord nicht direkt berührt werden.

Bezgl. der bei Bahn/Bau-km 40,367 kreuzenden Kabelschutzrohranlage der GasLINE GmbH weisen wir vorsorglich darauf hin, dass evtl. notwendige Maßnahmen zur Leitungssicherung bzw. Leitungsanpassung, die sich im Zuge des Neubaus der Lärmschutzwand mittig der Bahn von Bau-/Bahn-km 40,242 bis Bau-/Bahn-km 40,589 (Bauwerksverzeichnis Lfd. Nr. 2.22) ergeben, als notwendige Folgemaßnahme des gegenständlichen Verfahrens i. S. d. § 75 Abs. 1 VwVfG mit planfestzustellen sind.

Insoweit bedarf es insbesondere der Planfeststellung des zur Durchführung der Arbeiten erforderlichen Arbeitsraumes inklusive des dinglich zu sichernden Schutzstreifens der Anlage.

Die dazu erforderlichen zivilrechtlichen Gestattungen sind, nach einvernehmlicher Abstimmung mit dem Leitungsbetreiber, durch den Träger des Vorhabens beizubringen.

Baustelleneinrichtung

Im Schutzstreifen der Leitungen dürfen aus Sicherheitsgründen keine Einwirkungen vorgenommen werden, die deren Bestand oder Betrieb beeinträchtigen oder gefährden könnten.

Baustelleinrichtungsflächen jeglicher Art (Baustraßen, Material- und Maschinenlagerplätze, Erdaushub u. s. w.) dürfen daher erst nach vorheriger schriftlicher Einwilligung des Leitungsbetreibers im Schutzstreifenbereich angelegt werden; soweit dieses aus Sicherheitsgründen überhaupt zulässig sein sollte.

Wir übersenden in der Anlage je ein Exemplar der Anweisung zum Schutz von Ferngasleitungen und zugehörigen Anlagen der Open Grid Europe GmbH sowie der Anweisung zum Schutz von Kabelschutzrohranlagen mit einliegenden Lichtwellenleiterkabeln der GasLINE

GmbH & Co. KG mit der Bitte, die zutreffenden Auflagen und Hinweise bei der weiteren Planung zu berücksichtigen.“

Die Vorhabenträgerin erwidert mit Schreiben vom 28.01.2019, Az. P811-19.1 A-001:

„Die angesprochenen Leitungen BW-Nr. 34.8 und 34.10 sind von der Planänderung nicht betroffen. Die erforderlichen Festlegungen zu bauzeitlichen Sicherungsmaßnahmen sowie Schutz- und Arbeitsräumen erfolgten im Zusammenhang mit dem Beschluss zum Planfeststellungsabschnitt 18/19. Zur Umsetzung der erforderlichen Leitungsmaßnahmen an der Gasleitung ist zwischenzeitlich mit der Ferngas Netzgesellschaft mbH die Leitungsvereinbarung LV 81119-34.8/ -34.9 abgeschlossen worden (Unterzeichnung erfolgte am 29.05. / 06.06.2018). Zur Umsetzung der erforderlichen Leitungsmaßnahmen an der LWL-Anlage der GasLINE wird die Leitungsvereinbarung LV 81119-34.10 abgeschlossen.

Die Unterzeichnung durch die DB Netz AG erfolgte am 23.01.2019. Nach Aussage der GasLINE soll die Gegenzeichnung in der 06. KW 2019 erfolgen. Die erforderlichen zivilrechtlichen Gestattungen wurden durch den Vorhabensträger beigebracht.

Die Hinweise zur Baustelleneinrichtung werden in den Bauverträgen zur Bauausführung berücksichtigt.

Die Hinweise / Unterlagen werden nach Vertragsschluss den Bau- AN zur Beachtung übergeben.“

Die Anhörungsbehörde hat keine Empfehlung zur Stellungnahme der PLEDoc GmbH abgegeben.

Es ist keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich, da die Vorhabenträgerin zugesagt hat, die Forderungen zu beachten. Dies gilt auch für den Fall, dass eine Kreuzungsvereinbarung mit der GasLINE noch nicht abgeschlossen worden wäre, weil eine Kreuzungsvereinbarung im Sinne einer Bauplanfeststellung nicht Gegenstand einer planrechtlichen Zulassungsentscheidung ist.

B.4.2.6 Stadtwerke Forchheim GmbH

Mit Schreiben vom 20.11.2018, Az. Sp/Ds, gibt die Stadtwerke Forchheim GmbH die 3 folgende Stellungnahmen ab:

„mit Bezug auf Ihr oben genanntes Schreiben vom 13.09.2018 und unser Telefonat vom 17.09.2018 senden wir Ihnen unsere Stellungnahme zur Planänderung - wie vereinbart, nicht nur für die Stadtwerke Forchheim GmbH (SWF GmbH' Wasser, Strom, Datenübertragung), sondern auch für das Stadtwerke Forchheim

Kommunalunternehmen (SWF KU: Abwasser) und die EFG Erdgas Forchheim GmbH (EFG; Erdgas).

Wir möchten Sie gleichzeitig bitten, für etwaige weitere Stellungnahmen die genannten Unternehmen in der Verteilerliste zu ihrem Schreiben vom 13.09.2018 mit aufzunehmen.

Bei Rückfragen erreichen Sie mich unter oben genannten Kontaktdaten.

mit Schreiben vom 13.09.2013 forderten Sie uns auf, zu o. g. Planänderungsverfahren Stellung zu nehmen, was wir hiermit für die Stadtwerke Forchheim GmbH tun.

Für die Stadtwerke Forchheim GmbH sind die Sparten Stromversorgung inkl. aller Nebeneinrichtungen (wie z. B. Fernwirkleitungen, Leerrohre etc.) und die Trinkwasserversorgung als Verteilnetzbetreiber betroffen. Auf Grund der drei eigenen Rechtspersonen werden sowohl eine Stellungnahme der Stadtwerke Forchheim GmbH als auch gesonderte Stellungnahmen der EFG Erdgas Forchheim GmbH (EFG) sowie die Stadtwerke Forchheim KU (KU) abgegeben.

Betroffen sind die Stadtwerke Forchheim GmbH bzw. EFG und die KU im Planungsabschnitt 19, Neubau Haltepunkt Forchheim-Nord, Bahn-km 39,708 bis Bahn-km 40,466 mit der Leitungskreuzung und Parallelverlegung

1.) Allgemeines

Die Stadtwerke/EFG/KU haben sich mit der SEC LiPro abgestimmt und ein gemeinsames Kreuzungs- und Parallelverlegungsregister erstellt (siehe Anlage 1). Die Stadtwerke/EFG/KU sind von einigen Umbaumaßnahmen betroffen. Dies stellt die Stadtwerke/EEC/KU vor finanzielle und organisatorische Herausforderungen. Sowohl der finanzielle Rahmen der Umbaumaßnahmen, der zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden kann, stellt sich für die Stadtwerke/EFG als schwierig dar. Ob die benötigten finanziellen Mittel für die Stadtwerke/EFG/KU von Banken bereitgestellt werden, können wir zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorhersehen, geben aber zu bedenken, dass wir hier von Dritten abhängig sind, für die wir keine Gewähr geben können. Sollte es zu finanziellen Risiken und/oder Problemen kommen, müssen wir mit der DB Netz AG verhandeln. Auch die organisatorischen Herausforderungen sind nicht zu unterschätzen. So müssen wir als Stadtwerk die Versorgung unserer Bürgerinnen und Bürger an 365 Tagen sicherstellen. Ein nicht

abgestimmter Baufortschritt/Bauzeitenplan, der unsere Kapazitäten überfordert, ist von uns vorsorglich abzulehnen.

Bezüglich der einzelnen Kreuzungen/Parallelverlegungen finden Sie nachstehend unsere Einwendungen/Anmerkungen:

Allgemein muss festgestellt werden, dass etwaige Umverlegungen/Kreuzungen mit uns einzelvertraglich abgestimmt und geregelt werden müssen. Grundlage hierzu sind die neue Gas- und Wasserleitungskreuzungsrichtlinie (GWKR 2012) und die Richtlinie über Kreuzungen zwischen Starkstromleitungen eines Unternehmens der öffentlichen Elektrizitätsversorgung (EVU) und der DB Netz AG (SKR 2000).

Nachstehend haben wir unsere Stellungnahme der einzelnen Kreuzungs-/Parallelbauwerke, die wir gemeinsam mit dem Planer SEG LiPro abgestimmt haben stichpunktartig zusammengefasst:

Ferner bleibt festzustellen, dass für alle nachstehend aufgeführten Bauwerke eine einzelvertragliche Kreuzungsvereinbarung und/oder eine Leitungsvereinbarung zwischen der DB Netz AG und der Stadtwerke Forchheim GmbH, der EFG und dem KU zu schließen ist.

2.) Wasserversorgung der Stadtwerke Forchheim GmbH

Bauwerksnummer 32.10

Wasserversorgungsleitung DN 100, Versorgungsleitung in der Jean-Paul-Str. muss aufgrund der geänderten Trassenlage umverlegt werden. Eine Leitungsvereinbarung wird benötigt. Ferner müssen der Bauablauf und die Baufreimeldung mit der DB Netz AG geklärt werden, sodass die betroffenen Bürger nur „kurz“ über Notmaßnahmen mit Strom, Gas und Wasser versorgt werden und die Abwicklung der Baumaßnahmen zeitlich ineinandergreifen.

Bauwerksnummer 32.11

Wasserversorgungsleitung DN 200, Verbindung zwischen der Dietrich-Bonhoeffer-Str. und der Karl-Bröger-Str. muss zurück gebaut und an neuer Stelle mittels einer Bahnkreuzung (Düker) neu gebaut werden. Eine Kreuzungsvereinbarung und eine Leitungsvereinbarung werden benötigt. Die Wasserversorgung muss aufgrund der neuen Bahnunterführung (Fußgänger zum Mittelbahnsteig) umverlegt werden. Hier ist ein Düker durch die Bahnstrecke notwendig, unterschiedliche Ausführungsmöglichkeiten müssen aufgrund der beengten Verhältnisse geprüft werden (Kanal, Strom (20kV, 1kV, SBL, Steuerkabel), Wasser).

3.) Stromversorgung der Stadtwerke Forchheim GmbH

Bauwerksnummer 33.24

1 Straßenbeleuchtungskabel (SBL): aufgrund der veränderten Trassenlage muss das Kabel im Fußweg südlich der Jean-Paul-Str. umverlegt werden. Eine Leitungsvereinbarung wird benötigt, eine Grunddienstbarkeit bei Bedarf.

Bauwerksnummer 33.25

1 Mittelspannungskabel und 1 Steuerkabel kreuzen die Bahnstrecke bei Bahn-km 39,675 zur Firma Piasten. Diese Kreuzung muss unter Umständen in dem Bereich ab Bahn-km 39,708 berücksichtigt werden, da eine Erneuerung an vorhandener Kreuzung nicht möglich ist. Eine Kreuzungsvereinbarung und eine Leitungsvereinbarung werden benötigt.

Bauwerksnummer 33.26

1 Straßenbeleuchtungskabel (SBL), 1 Mittelspannungskabel, 2 Niederspannungskabel und 1 Steuerkabel in der Jean-Paul-Str. müssen aufgrund der geänderten Trassenlage umverlegt werden. Eine Leitungsvereinbarung wird benötigt. Eigentümer der SBL ist die Stadt Forchheim. Eine Leitungsvereinbarung wird benötigt. Hier sind, auf Grund der sehr beengten Lage, keine normgerechten Abstände der Versorgungssparten möglich, mit Mehrkosten muss gerechnet werden.

Bauwerksnummer 33.21

1 Straßenbeleuchtungskabel (SBL) in der Unterführung von der Dietrich-Bonhoeffer-Str. zur Karl-Bröger-Str.: Dieses Kabel müssen entfernt und für die neue Unterführung zum Mittelbahnsteig wieder eingebracht werden. Dies sollte bei den Bauarbeiten der Unterführung berücksichtigt werden. Eine Kreuzungsvereinbarung und eine Leitungsvereinbarung werden benötigt.

Bauwerksnummer 33.28

1 Straßenbeleuchtungskabel (SBL), 1 Mittelspannungskabel, 1 Niederspannungskabel und 2 Steuerkabel zwischen der Dietrich-Bonhoeffer-Str. und der Karl-Bröger-Str. Die Kabel müssen aufgrund der neuen Bahnunterführung (Fußgänger zum Mittelbahnsteig) umverlegt werden. Hier ist ein Düker durch die Bahnstrecke notwendig, unterschiedliche Ausführungsmöglichkeiten müssen aufgrund der beengten Verhältnisse geprüft werden [Kanal, Strom (20kV, 1kV, SBL, Steuerkabel), Wasser, Erdgas]. Eine Kreuzungsvereinbarung und eine Leitungsvereinbarung werden benötigt.“

Die Stadtwerke Forchheim GmbH hat ein Kreuzungsverzeichnis über Leitungen und Bauwerke beigelegt.

Die Vorhabenträgerin erwidert mit Schreiben vom 10.04.2019, Az. P811-19.1 A-040:

„Die Ausführungen sind ohne Belang für das Planrecht. Interne Abhängigkeiten der Stadtwerke und/oder die Finanzierung der Maßnahmen sind nicht Gegenstand des Planrechtsverfahrens.

Der Vorhabensträger und die Stadtwerke regeln die Belange zu Umlegungen / Kreuzungen in Leitungsvereinbarungen und stimmen sich dazu ab. Grundlage sind die ausgelegten Planunterlagen. Dies erfolgt unter einvernehmlicher Anwendung der aktuellen Gas- und Wasserkreuzungsrichtlinie (GWKR) bzw. Stromkreuzungsrichtlinie (SKR) sowie einschlägiger vertraglicher Regelungen.

Bauwerksnummer 32.10

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die weitere Bauausführung wird in den abzuschließenden Leistungsvereinbarungen auf Grundlage des Leitungsrechtes sowie der ausgelegten Planung mit dem Spartenträger festgelegt und vereinbart. Die Umverlegung dieser Wasserleitung ist dabei eine Teilmaßnahme im Zusammenhang mit der Umverlegung der Jean-Paul-Straße.

Bauwerksnummer 32.11

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die weitere Bauausführung wird in den abzuschließenden Leistungsvereinbarungen auf Grundlage des Leitungsrechtes sowie der ausgelegten Planung mit dem Spartenträger festgelegt und vereinbart.

Bauwerksnummer 33.24

Die Umverlegung des Kabels der Straßenbeleuchtung für die Jean-Paul-Straße ist als Teil der Umverlegung dieser Straße zu betrachten. Es befindet sich beides im Eigentum der Stadt Forchheim als Straßenbaulastträger. Der Abschluss einer diesbezüglichen Leistungsvereinbarung ist aus Sicht des Vorhabensträgers nicht erforderlich. Eine Grunddienstbarkeit ist in dieser Konstellation nicht erforderlich.

Bauwerksnummer 33.25

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die weitere Bauausführung wird in den abzuschließenden Leistungsvereinbarungen auf Grundlage des Leitungsrechtes sowie der ausgelegten Planung mit dem Spartenträger festgelegt und vereinbart. Für die geplante neue Leitungskreuzung auf Bahngelände ist

zwischen der DB Netz AG und dem Spartenträger ein neuer Kreuzungsvertrag nach SKR abzuschließen.

Bauwerksnummer 33.26

Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen. Die weitere Bauausführung wird in den abzuschließenden Leistungsvereinbarungen auf Grundlage des Leitungsrechtes sowie der ausgelegten Planung mit dem Spartenträger festgelegt und vereinbart.

Bauwerksnummer 33.27

Die Umverlegung des Kabels der Straßenbeleuchtung für die Eisenbahnunterführung Dietrich-Bonhoeffer-Straße ist als Teil des Neubaus dieser EÜ zu betrachten. Es befindet sich beides im Eigentum der Stadt Forchheim als Straßenbaulastträger. Der Abschluss einer diesbezüglichen Leistungsvereinbarung ist aus Sicht des Vorhabensträgers nicht erforderlich.

Der Neubau ist auf Grundlage der diesbezüglichen Kreuzungsvereinbarung nach Eisenbahnkreuzungsgesetz (EKrG) geregelt.

Bauwerksnummer 33.28

Die Umverlegung dieser Stromleitung wird gemeinsam abgestimmt. Zur weiteren Planung und Durchführung dieser Maßnahme wird zwischen dem Vorhabensträger und der Stadtwerke Forchheim GmbH eine Leistungsvereinbarung abgeschlossen. Für die geplante neue Leitungskreuzung auf Bahngelände ist zwischen der DB Netz AG und dem Spartenträger ein neuer Kreuzungsvertrag nach SKR abzuschließen.“

Die Anhörungsbehörde hat keine Empfehlung zur Stellungnahme der Stadtwerke Forchheim GmbH abgegeben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Leitungskreuzungsvereinbarungen sind für die Erteilung einer (bau-) planrechtlichen Zulassungsentscheidung nicht erforderlich. Die Vorhabenträgerin hat zugesagt, die Arbeiten für Leitungssicherungen bzw. –umverlegungen mit den Leitungsbetreibern abzustimmen. Im Übrigen sind die Leitungsumverlegungen, z.B. in der Jean-Paul-Str, Folgemaßnahmen im Sinne des § 75 Abs. 9 VwVfG, welche an den hier festzustellenden Plan von der Vorhabenträgerin angepasst werden (müssen).

Entscheidung zu Leitungssicherungen – bzw. –umverlegungen:

Die Zusage zur Abstimmung mit den Leitungsbetreibern ist auch im Falle einer (noch) nicht abgeschlossenen bzw. unterschriebenen Leitungskreuzungsvereinbarung einzuhalten.

Die EÜ über Dietrich-Bonhoeffer-Str. ist eine Eisenbahnkreuzung. Zur Schonung eines hier liegenden Abwasserkanals hat die Vorhabenträgerin auf der östlichen Seite die Treppenanlage geringfügig Richtung Norden verschoben. Das betroffene Flurstück steht in Eigentümerschaft der Stadt Forchheim, welche der diesbezüglichen geringfügigen Umverlegung zugestimmt hat; der zugehörige Beschlussbuchauszug des Stadtrates der Großen Kreisstadt Forchheim liegt der Planfeststellungsbehörde vor. Im Übrigen sei hier nochmals auf die Auflage unter A.4.1 hingewiesen.

B.4.2.7 Große Kreisstadt Forchheim

Mit Schreiben vom 20.11.2018, Az. 60, gibt die Stadt Forchheim folgende Stellungnahmen ab:

„1. Die Stadt Forchheim begrüßt, dass nördlich der Dietrich-Bonhoeffer-Straßen (Unterführung) ein neuer S-Bahnhalt errichtet wird.

2. Zu den Planänderungsunterlagen werden seitens der Stadt Forchheim folgende Stellungnahmen/Einwendungen/Verlangen/Hinweise vorgebracht:

3.1 Zu Ziffer 2.3.2 „Hp Forchheim Nord“ des Erläuterungsberichtes:

3.1.1 Entfluchtung des Bahnsteigs:

Die Stadt Forchheim stellt fest, dass in den vorliegenden Planunterlagen keine Aussagen bzgl. einer gesicherten Entfluchtung des Bahnsteiges getroffen wurden.

Die Stadt Forchheim erwägt deshalb, dass die DB Netz AG schlüssig nachweist, wie der Bahnsteig über die Rampe entfluchtet wird. Hierzu ist insbesondere darzulegen, wie viele Schülerinnen sich im Rahmen des geplanten Schienen-Verkehrsangebotes vor Schulbeginn und nach Schulende gleichzeitig auf den Bahnsteig aufhalten werden.

3.2 Zu Ziffern. 11.2.18 „Jean-Paul-Straße“ des Erläuterungsberichtes:

3.2.1 Verlegung der Jean-Paul-Straße:

Die Jean-Paul-Straße ist derzeit nicht ausgebaut.

Die Stadt Forchheim verlangt von der DB Netz AG, dass bei der Umverlegung der Jean-Paul-Straße die Herstellung der Straße in regelkonformer Ausführung als Anliegerstraße durchgeführt wird. Die Mehrkosten hierzu wird die Stadt Forchheim der DB Netz AG ausgleichen.

Der Ausbau der Straße ist in enger Abstimmung mit dem Tiefbauamt der Stadt Forchheim sowie den Stadtwerken Forchheim durchzuführen.

Die Ausbaubreite der Jean-Paul-Straße von mind.4,60 m darf bis auf einen kurzen Abschnitt von 10 m im Bereich des Anwesens 23 (Ausbaubreite hier 3,60 m) nicht unterschritten werden.

Es ist sicherzustellen, dass insbesondere vor den Anwesen Nr.13 und Nr. 23 ausreichende Drehleiteraufstellflächen vorhanden sind.

3.3 Zu Ziffer 16.2.1 „Schallschutzmaßnahmen“ des Erläuterungsberichtes und Anlage 13.1 „Fachtechnischer Erläuterungsbericht:

3.3.1. Bei einer Überprüfung der schalltechnischen Berechnungen stellt die Stadt Forchheim eine Diskrepanz zwischen den angenommenen Güterzuglängen fest.

In den vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen wurde die Güterzuglänge mit 600m berücksichtigt. Aktuell geht die DB Netz AG (siehe auch Bundesverkehrswegeplan (BVWP) von 2010) für die Strecken 5100 und 5019 von Güterzüge mit einer Länge von 700 m und Geschwindigkeiten von bis $v = 120\text{km/h}$ für den Prognosezeitraum 2025 aus.

Beim Ansatz der im BVWP enthaltenen Gütertransportkapazität mit einer mittleren Zuglänge von 700 m erhöht sich jedoch der Emissionspegel tags und nachts um rund 1,5 dB(A). Dieser Emissionspegel erhöht sich zusätzlich um 0,2 dB(A) bei der Berücksichtigung der Güterzüge mit einer Geschwindigkeit von $v = 120\text{km/h}$.

Die Stadt Forchheim fordert deshalb, dass bei den schalltechnischen Berechnungen zur Ermittlung der Betroffenen mit Anspruch auf Schallschutz und zur Bemessung des aktiven Schallschutzes um 2dB(A) höherer Emissionspegel am Tag und in der Nacht zugrunde gelegt wird.

3.3.2 Bei einer Anfrage bei der DB Netz AG im Jahr 2017 zu den im angrenzenden Planfeststellungsbereich zu erwartenden Zugzahlen sind Abweichungen zu den Planfeststellungsunterlagen festzustellen. So sind gem. den Angaben der DB Netz AG tendenziell höhere Geschwindigkeiten der Güterzüge und der S-Bahnen sowie insgesamt eine höhere Zahl an Nahverkehrszügen, verglichen mit den Ansätzen der Untersuchung zum Planfeststellungsverfahren, zu verzeichnen.

Die Stadt Forchheim fordert deshalb, dass bei der schalltechnischen Untersuchung die aktuellen zu erwartenden Zugzahlen zugrunde gelegt werden.

Soweit sich daraus lärmtechnische Änderungen ergeben, müssen diese in dem schalltechnischen Gutachten berichtet werden.

3.3.3 Entsprechend dem „Umweltleitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil VI und der maßgebenden 16. BImSchV werden ausdrücklich auch der Außenwohnbereich (insbesondere Terrassen und Balkone) als schutzbedürftig (zur Tagzeit) eingestuft und müssen ebenfalls lärmtechnisch untersucht werden.

Diese Untersuchungen fehlen! Es ist grundsätzlich denkbar, dass ein Gebäude durch die Ausführung aktiver Schallschutzmaßnahmen keinen ausreichenden Schallschutz zur Nachtzeit erhält und Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach hat, aber zur Tagzeit ein ausreichender Schallschutz gegeben ist.

Dieser ausreichende Schallschutz zur Tagzeit kann aber auch überschritten werden, wenn es durch Reflektionen am Gebäude zu Pegelerhöhungen im Außenwohnbereich kommt.

Die Stadt Forchheim fordert deshalb, dass auch schalltechnische Untersuchungen für den Außenwohnbereich bei Anwesen die unmittelbar an der Bahnlinie liegen, vorgenommen werden. Da hier kein passiver Schallschutz möglich ist, hat die Bahn entsprechende Entschädigungszahlungen zu leisten.

3.3 4 Aus den Planunterlagen ist ersichtlich, dass ein Bonus für das besonders überwachte Gleis-BüG-(Gleispflegeabschlag von 3dB(A) berücksichtigt wird. Wie den Unterlagen entnommen werden kann, werden die Gleise mittels Messwagen überwacht. Wird ein um 2 dB (A) erhöhter Schallpegel festgestellt, ist innerhalb der nächsten 12 Monate das Gleis erneut zu „pflegen“ (schleifen).

Diese Vorgehensweise zeigt, dass ggf. nur unmittelbar nach Durchführung der Pflegemaßnahme für eine zeitlich begrenzte Periode und vielleicht nicht einmal für diese begrenzte Zeit, der für die Berechnungen berücksichtigte Lärmpegel erreicht wird und die übrige Zeit bis zur nächsten Pflegemaßnahme von höheren Lärmbelastungen auszugehen ist. Denn wer bzw. wie wird überwacht, dass durch die Pflegemaßnahme der zugrunde gelegte Schallpegel überhaupt wieder erreicht wird?

Die Stadt Forchheim fordert deshalb, dass das besonders überwachte Gleis in dem Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben wird, weiter fordert die Stadt Forchheim in dem Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, in welchen regelmäßigen

Zeitabständen die Gleise messtechnisch/lärmtechnisch überprüft werden und dass bei einer Überschreitung der zulässigen Werte innerhalb von 12 Monaten ein Schleifen durchzuführen ist. In den Planfeststellungsbeschluss ist auch der Deutschen Bahn AG die Verpflichtung aufzuerlegen, über die regelmäßig durchgeführten Messungen unverzüglich die Stadt Forchheim zu informieren.

Weiter fordert die Stadt Forchheim, dass der Bonus für das besonders überwachte Gleis, nicht mit 3 dB angesetzt werden darf, sondern lediglich auf 2dB reduziert wird. Begründet wird dies mit den Forschungsergebnissen der technischen Universität Berlin. Nach diesen Ergebnissen ist bei Güterzügen mit graugussklotzgebremsten Wagen (Standardgüterwagen) lediglich von einer um ca. 1,6 dB geringeren Geräusentwicklung nach dem Schienenschleifen auszugehen. Die derzeit beginnende Umrüstung der Güterwagen auf leise Bremsklötze bewirkt erst dann eine wesentliche Pegelminderung, wenn ca. 80% der Güterwagen umgerüstet ist. Es ist nicht davon auszugehen, dass diese Umrüstung bis zum Prognosejahr 2025 abgeschlossen ist.

3.3.5 Im Stadtgebiet sollen an der Bahnstrecke eine elastische Schwellenbesohlung eingesetzt werden. Dadurch kann es zu einer erhöhten Luftschallabstrahlung kommen. Bei der schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Planfeststellung ist dies nichtweiter thematisiert worden.

Die Stadt Forchheim fordert deshalb, dass dies bei der schalltechnischen Untersuchung nachzuholen ist. Soweit sich daraus lärmtechnische Änderungen ergeben, müssen diese in dem schalltechnischen Gutachten berichtigt werden.

3.3.6 Die Fassaden von Wohnhäusern, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach besteht, sind nicht näher definiert. Weiterhin fehlt im Planfeststellungsverfahren eine Aussage zu denjenigen Immissionssorten, deren Gesamtbeurteilungspegel einen gesundheitlich bedenklichen oder einen eigentumsrechtlich kritischen Wert erreicht oder überschreitet.

Die Stadt Forchheim fordert deshalb, dass das Gutachten entsprechend ergänzt wird.

3.3.7 Die im Erläuterungsbericht dargestellten Schutzfälle können aufgrund der mangelnden Datenlage nicht nachgeprüft werden, ebenso die untersuchten Varianten.

Die Stadt Forchheim fordert deshalb, dass im Erläuterungsbericht die dargestellten Schutzfälle und die untersuchten Varianten so aufgezeigt werden, dass eine ordnungsgemäße Überprüfung für Dritte möglichst.

3.3.8 Lärmintensive Arbeiten während des Schulbetriebes:

Die Stadt Forchheim fordert, dass lärmintensive Arbeiten im Bereich des Schulstandortes so zu terminieren sind, dass diese den geordneten Schulbetrieb nicht beeinträchtigen. Das bedeutet, dass diese Arbeiten in den Ferienzeiten oder in den Nachmittagsstunden durchgeführt werden sollen.

Sofern aufgrund von lärmintensive Arbeiten Auslagerungen von Unterrichtsräumen notwendig sind, hat die DB Netz AG die Kosten für diese Maßnahme zu übernehmen.

3.3.9 Die Stadt Forchheim weist daraufhin, dass von der Dietrich-Bonhoeffer-Straße ein Fußweg entlang der bestehenden Lärmschutzwand zu den Schulen neu errichtet werden könnte, im Bereich der östlichen Gebäudekante der Adalbert-Stifter-Schule beträgt der Abstand zur Lärmschutzwand ca. 1,60 m. Der Abstand zwischen dem Schulgebäude und der Lärmschutzwand darf nichtweiter verringert werden.

3.4 Zu Ziffer 16.2.2 „Erschütterungsschutz“ des Erläuterungsberichtes und Anlage 13.1 „Fachtechnischer Erläuterungsbericht“

3.4.1 Die festgestellte Diskrepanz bei den angenommenen Güterzuglängen und Zugzahlen (siehe unter Ziffer 3.3.1 und Ziffer 3.3.2) haben auch einen direkten Einfluss auf die Erschütterungsemissionen.

Die Stadt Forchheim fordert deshalb, dass bei der erschütterungstechnischen Untersuchung die aktuellen zu entartenden Güterzuglängen und Zugzahlen zugrunde gelegt werden. Soweit sich daraus erschütterungstechnische Änderungen ergeben, müssen diese in dem erschütterungstechnischen Gutachten berichtigt werden.

3.4.1 Gemäß der DB-Richtlinie 820 2050 ist die Dokumentation aller in den Betroffenheitsbereichen liegenden Gebäude und die daraus vorgenommene Auswahl von exemplarischen und für das Projekt möglichst repräsentativen Referenzgebäuden durchzuführen. Diese Dokumentation aller ggf. betroffenen Gebäuden ist im Erläuterungsbericht nicht enthalten.

Die Stadt Forchheim fordert deshalb, dass diese Dokumentationspflicht im Erläuterungsbericht nachzuholen ist.

3.5 Sonstiges:

3.5.1 Die Stadt Forchheim beantragt zwei planfestgestellte Planunterlagen einschließlich deren Erläuterungsberichte der Stadt Forchheim zur Verfügung zu stellen.

3.5.2 *Im Übrigen wird auf die bereits vorgebrachten Einwendungen vom 20.02.2014 verwiesen, sofern diese auch für die geänderte Planung (analog) gelten.“*

Die Vorhabenträgerin erwidert mit Schreiben vom 07.02.2019, Az. P811-19.1 A-004:

„Die Dimensionierung des Bahnsteigs und der Zuwegungen erfolgten auf Grundlage der RIL 813 unter Beachtung der prognostizierten Reisendenzahlen und Evakuierungsvorgaben.

Seitens der Regierung von Ofr. Sachgebiet 10 bestehen gem. E-Mail vom 09.11.2018 an die Anhörungsbehörde keine Einwendungen zu der Planung.

Mit der Stadt Forchheim wurde die Ausführung des Ausbaus der Jean-Paul-Straße durch die Stadt Forchheim selbst abgestimmt, siehe E-Mail des Projektes an den Stadt Forchheim vom 22.01.2019.

Der Unterschreitung der Ausbaubreite von 4,5 m wird seitens der Regierung von Ofr. Sachgebiet 10 gem. E-Mail vom 09.11.2018 an die Anhörungsbehörde unter Beachtung der Auflage einer Halteverbotszone im Verengungsbereich zugestimmt und die Befahrbarkeit mit Fahrzeugen der Feuerwehr und des Winterdienstes als gewährleistet festgestellt.

Die Berechnung der Beurteilungspegel für die Immissionssituation nach dem Streckenausbau erfolgt anhand des geplanten Betriebsprogramms für das Jahr 2025 und berücksichtigt u. a. die Anzahl der zukünftig verkehrenden Züge, die Zugart, deren Fahrgeschwindigkeit und Zuglänge sowie den Anteil der scheibengebremsten Wagen.

Auf Basis der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV) und der Richtlinie zur Berechnung von Schallimmissionen (Schall 03) wurden in der schalltechnischen Untersuchung die zugartspezifischen Zuglängen der Tabelle B angesetzt. Die Güterzüge gehen demzufolge mit einer mittleren Zuglänge von 500 m für den Fernverkehr in die Berechnungen ein.

Gemäß der Anlage 2 zur 16. BImSchV sind die Längen aus der Tabelle B anzuwenden, wenn die tatsächlichen Zuglängen nicht bekannt sind. Dies ist hier der Fall. Bei den Güterzügen ist wegen der Vielzahl von Zugbetreibern und wegen der Abhängigkeit von der allgemeinen Wirtschaftslage eine derartige verlässliche Voraussage auch nicht möglich.

Tatsächliche Zuglängen sind dementsprechend bezogen auf den Prognosezeitraum nicht bekannt, weshalb gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV die normativen Vorgaben der Tabelle B zur Anwendung kommen.

Im Rahmen eines aktuellen Urteils vor dem BVerwG (Urteil vom 06.09.2018 – 3 A 14.15 –.) wird der Ansatz einer mittleren Zuglänge von 500 m als sachgerecht bestätigt.

Die Berechnung der Beurteilungspegel für die Immissionssituation nach dem Streckenausbau erfolgt anhand des geplanten Betriebsprogramms für den Prognosehorizont 2025 und berücksichtigt u. a. die Anzahl der zukünftig verkehrenden Züge, die Zugart, deren Fahrgeschwindigkeit und Zuglängen sowie den Anteil der scheibengebremsten Wagen.

Die verwendeten Eingangsdaten für die schalltechnischen Untersuchungen sind im rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 (Az: 62110-621ppa/004/2304#001) dokumentiert und von der Genehmigungsbehörde als nachvollziehbar und sachgerecht anerkannt worden. Diese Eingangsdaten wurden demzufolge auch für vorliegende Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss angewendet.

Ein Rückgriff auf etwaige bei der DB Netz AG angefragte Belegungsprogramme im Jahr 2017 für einen angrenzenden Planfeststellungsbereich ist nicht zielführend.

Eine Betroffenheit der Stadt Forchheim in eigenen, rechtlich geschützten Belangen ist nicht erkennbar und auch nicht dargelegt.

Neben den Räumen, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen genutzt werden, erstreckt sich der Schutz gegen den Verkehrslärm im Beurteilungszeitraum Tag auch auf den Außenwohnbereich. Außenwohnbereiche können nicht durch passive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden, gehören jedoch ebenfalls zum grundrechtlich geschützten Eigentum sowie zum immissionsschutzrechtlich geschützten Bereich.

Ansprüche auf eine angemessene Entschädigung in Geld für zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignete Außenbereiche (Balkone, Terrassen, Freisitze und ähnliche zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignete Anlagen; nicht generell Gärten, Rasenflächen und ähnliches Gelände) stehen dem Eigentümer zu, wenn der maßgebende Tagesgrenzwert des § 2 der 16. BImSchV überschritten wird. Dieser

Anspruch rechtfertigt sich, aus § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG i.V. m. §§ 41 -43 BImSchG und der 16. BImSchV.

Für Terrassen, Freisitze etc. gilt der Beurteilungspegel Tag in der Mitte der genutzten Fläche in 2 m Höhe über Gelände. Die Voraussetzungen für diesen Entschädigungsanspruch sind bei den auf passiven Schallschutz dem Grunde nach vor allem unmittelbar entlang der Bahntrasse gelegenen Grundstücken zu prüfen, wie dies im Übrigen bereits als Auflage im rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 (Az: 62110-621ppa/004/2304#001) enthalten ist.

Die Bemessung der Entschädigung für eine tatsächlich vorhandene eingeschränkte Außenwohnbereichsnutzung infolge von Geräuschbeeinträchtigungen richtet sich nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes - VLärmSchR 97“.

Mit der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 16.03.1998, „Pegelabschlag für das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) gemäß der Fußnote zur Tabelle C (Korrekturglied DFb) der Anlage 2 zu §3 der 16. BImSchV, veröffentlicht im Verkehrsblatt, Heft 7 – 1998, Seite 262 ff“ wurde dieses Verfahren als Stand der Technik anerkannt. Es ist als Schallschutzmaßnahme an der Quelle vorrangig noch vor aktiven Schallschutzmaßnahmen und passiven Schallschutzmaßnahmen einzusetzen, wobei aktive und passive Maßnahmen sowie das BüG auch kombiniert werden können.

Gemäß der Verfügung des EBA ist für das Verfahren BüG eine dauerhafte zusätzliche Pegelminderung von 3 dB(A) (Gleispflegeabschlag) nachgewiesen, wodurch für die vorgesehene Oberbauform „Schotterbett–Betonschwelle“ das Korrekturglied DFb für die Fahrbahnoberfläche einen Wert von $DFb = - 1 \text{ dB (A)}$ annimmt.

Diese Maßnahme des aktiven Schallschutzes wird durch die ständige Rechtsprechung regelmäßig bestätigt.

Für Strecken, bei denen das BüG Anwendung findet, ist jeweils in einem Abstand von 6 Monaten der Zustand der Schienen auf Riffelbildung zu prüfen und nachzuweisen, dass die Schallpegelreduktion von 3 dB(A) eingehalten wird. Ist dies nicht der Fall so ist das Schleifen der Schienen innerhalb von 2 Monaten vorzunehmen.

Die Kontrolle der regelmäßigen Maßnahmen erfolgt durch das Eisenbahnbundesamt EBA.

Entsprechende Auflagen sind bereits im rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 (Az: 62110-621ppa/004/2304#001) enthalten.

Die schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigen die im Rahmen der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung der 16. BImSchV anwendbaren

Schallschutzmaßnahmen am Verkehrsweg und am Ausbreitungsweg. Unabhängig von diesen vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen wurden durch die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems zum Fahrplanwechsel 2012/2013 auf dem Schienennetz der DB Netz AG Anreize bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen geschaffen, ihre Fahrzeuge dem neuesten Stand der Technik anzupassen. Hiermit soll das Ziel erreicht werden, dass die in Deutschland verkehrenden Güterwagen lärmmindernd auf die Verbundstoffbremse (die so genannte "Flüsterbremse") umgerüstet werden. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode wurden hierzu für den Stand der Umrüstung entsprechende Ziele definiert sowie mögliche ordnungsrechtliche Maßnahmen (z. B. Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen - SchlärmschG) festgelegt. Im vorliegenden Verfahren konnte diese lärmmindernde Wirkung der Umrüstung nicht berücksichtigt werden, so dass etwaige Aussagen auf den Umrüstgrad der Güterwagen bis zum Prognosejahr nicht zielführend sind.

Es ist nicht ersichtlich, dass der Einbau besohlter Schwellen zu einer in der schalltechnischen Untersuchung zu Unrecht vernachlässigten Erhöhung der Emissionspegel führen würde. Bei der Berechnung der Emissionspegel wurde der Einfluss der Fahrbahnart "Schotterbett, Betonschwellen" gemäß Tabelle C der Schall 03 1990 mit einem Zuschlag DFb = 2 dB(A) berücksichtigt (vgl. Anlage 13.1, S. 25). Anlass, den Einfluss besohlter Schwellen mit einem höheren Korrekturwert zu veranschlagen, sieht der Verordnungsgeber weder in der anzuwendenden noch in der jetzigen Fassung der Schall 03 (vgl. dort Tabelle 7) (vgl. BVerwG, Urt. v. 29.06.2017, 3 A 1/16, juris Rn. 84.).

In der Anlage 2 zur 16. BImSchV gibt der Gesetzgeber verbindlich die Berechnungsmethode und Berechnungsparameter vor. Eine Abweichung hiervon ist nicht zulässig.

Eine Betroffenheit der Stadt Forchheim in eigenen, rechtlich geschützten Belangen ist nicht erkennbar und auch nicht dargelegt.

Im Planfeststellungsbeschluss werden Ansprüche auf passiven Schallschutz lediglich dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Ausgestaltung von passiven

Schallschutzmaßnahmen ist nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sofern für ein Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz besteht, wird Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen durch die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) geregelt.

Eine Beurteilung der Gesamtlärmsituation von Ausbaustrecke und anderen Verkehrswegen ist in der 16. BImSchV nicht vorgesehen. Das Problem der emittentenbezogenen Immissionsgrenzwerte, die nicht miteinander in Verbindung gebracht werden, ist dem Gesetzgeber bekannt (siehe BR-Drucksache 661/89 (Beschluss), S. 13). Derzeit existieren jedoch keine rechtlich abgesicherten Verfahren einer zusammenfassenden Bewertung verschiedener Geräuschquellen und -qualitäten.

Das Bundesverwaltungsgericht hat bereits in einem Urteil vom 21.03.1996 festgestellt, dass die Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV nur für den zu ändernden Verkehrsweg gelten. Die Gesamtschallsituation am Immissionsort ist nur dann zu berücksichtigen, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Geräuschbelastung führt, die mit Gesundheitsgefahren oder mit einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden ist.

Betrachtet man die derzeitige Gesamtschallsituation zeigt sich, dass im Bereich der Parallellage von übergeordneten Straßen (u.a. BAB A73, B470 bzw. St 2244) und der vorhandenen Bahnstrecke bereits heute die Schallimmissionen unterhalb der eigentumsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze von 70/60 dB(A) tags/nachts und nur nach den Umständen des Einzelfalles auch oberhalb dieser Zumutbarkeitsgrenze liegen. Durch die Ausbaumaßnahmen und dem damit verbundenen gesetzlichen Anspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen ergeben sich gegenüber der derzeitigen Situation durch den Schienenverkehr geringere Beurteilungspegel, so dass oberhalb der eigentumsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze von 70/60 dB(A) tags/nachts keine weiteren Pegelerhöhungen auftreten. Ein weitergehender Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus der Gesamtbelastung und das Erfordernis der Ergänzung der schalltechnischen Untersuchungen ist somit nicht gegeben.

Im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung von aktiven Schallschutzmaßnahmen wurde in der Beilage 2 der Anlage 13.1 (Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung) eine hinreichende differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt,

wie diese durch das BVerwG erstmals in einer mündlichen Verhandlung vom 25.06.2008 präzisiert wurde.

Nach der Rechtsprechung sind hierbei die für einen Vollschutz erforderlichen Schutzmaßnahmen in Form von Variantenrechnungen schrittweise abzustufen (d.h. durch Reduzierungen von Wandhöhen), um den „gerade noch verhältnismäßigen Aufwand“ zu ermitteln.

Als Kenngröße ist dabei das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Zahl der durch diese Variante insgesamt gelösten Schutzfälle in den Blick zu nehmen. Grundlage der Abwägung sind die Kosten je gelösten Schutzfall. Die Anzahl der Schutzfälle ergibt sich aus der Zahl der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen am Tag zuzüglich der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen nachts, d. h. eine Wohneinheit mit Grenzwertüberschreitungen tags und nachts entsprechen zwei Schutzfälle.

Die Forderung nach einer weitergehenden Präzisierung wird demzufolge zurückgewiesen.

Der genaue Ablauf der Bauausführung wird erst in den weiteren Planungsschritten konkretisiert.

Um etwaige Beeinträchtigungen des Schulbetriebs auf ein Minimum zu reduzieren, werden hier weitergehende Abstimmungen im Rahmen der Bauausführungsplanung durchgeführt.

Dabei ist insbesondere vorgesehen, dass lärmintensive Bautätigkeiten, wie etwaige Ramm-, Gründungs- bzw. Verdichtungsarbeiten, soweit als möglich in unterrichtsfreien Zeiten (Ferien oder in den Nachmittagsstunden) durchgeführt werden. Die Berechnung der Beurteilungsgrößen für die Erschütterungsimmissionen erfolgte anhand des geplanten Betriebsprogramms für den Prognosehorizont 2025 und berücksichtigt u. a. die Anzahl der zukünftig verkehrenden Züge, die Zugart, deren Fahrgeschwindigkeit und Zuglänge.

Die verwendeten Eingangsdaten für die erschütterungstechnischen Untersuchungen sind im rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 (Az: 62110-621ppa/004/2304#001) dokumentiert und von der Genehmigungsbehörde als nachvollziehbar und sachgerecht anerkannt worden. Diese Eingangsdaten wurden demzufolge auch für vorliegende Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss angewendet.

Ein Rückgriff auf etwaige bei der DB Netz AG angefragte Belegungsprogramme im Jahr 2017 für einen angrenzenden Planfeststellungsbereich ist nicht zielführend.

Im Übrigen hat das BVerwG in einem Parallelverfahren zu einem anderen Planfeststellungsabschnitt mit Urteil vom 06.09.2018 festgestellt, dass die Zugrundelegung einer mittleren Güterzuglänge von 500 Metern nicht zu beanstanden ist.

Entsprechend der Neueinführung der DB-Richtlinie 820.2050 „Erschütterungen und sekundärer Luftschall“ ist die nachfolgende Übergangsregelung anzuwenden:

Die Regelungen der Richtlinie 820.2050 gelten für alle Abschnitte von Vorhaben, für die ab dem 01.07.2017 das Zulassungsverfahren (Planfeststellung, Plangenehmigung bzw. Entfall) beantragt wird. Sie gilt nicht für Abschnitte von Vorhaben, für die bis zum 30.06.2017 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde und die Auslegung der Unterlagen bereits öffentlich bekannt gemacht worden ist.

Die Richtlinie 820.2050 gilt nicht für Abschnitte von Vorhaben bei Planänderungen gemäß § 76 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) vor Fertigstellung planfestgestellter Vorhaben, wenn sie auch im Ausgangsverfahren nicht anzuwenden war. Dies gilt auch dann, wenn für die Änderung ein neues Planfeststellungsverfahren samt öffentlicher Auslegung der Planunterlagen gemäß § 76 VwVfG durchgeführt oder der Plan durch Plangenehmigung geändert wird.

Im vorliegenden Fall ist demzufolge die DB-Richtlinie 820.2050 mit den einzelnen Prognosephasen nicht anzuwenden. Eine Dokumentation aller in den Betroffenheitsbereichen liegenden Gebäude ist demzufolge nicht nachzuholen.

Ausweislich der ausgelegten Planunterlagen bleibt die bestehende Lärmschutzwand im Bereich der Engstelle erhalten. Der Einwand ist damit zurückzuweisen.“

Die Anhörungsbehörde fasst Stellungnahme und Erwiderung zusammen und führt hierzu aus (Auszug aus der abschließenden Stellungnahme, a.a.O. S. 10 ff):

„Die Stadt Forchheim bemängelt, dass in den vorliegenden schalltechnischen Untersuchungen von Güterzuglängen von lediglich 500 Metern ausgegangen werde. Dagegen gehe die DB Netz AG (lt. Bundesverkehrswegeplan von 2010) für die Strecken 5100 und 5919 von Güterzügen mit einer Länge von 700 Metern und Geschwindigkeiten von bis zu 120 km/h für den Prognosezeitraum aus. Da sich beim

Ansatz der im BVWP enthaltenen Gütertransportkapazität mit einer mittleren Zuglänge von 700 Metern der Emissionspegel tags und nachts um rund 1,5 dB(A) erhöhe, fordert die Stadt, dass bei den schalltechnischen Berechnungen zur Ermittlung der Betroffenen mit Anspruch auf Schallschutz und zur Bemessung des aktiven Schallschutzes ein um 2 dB(A) höherer Emissionspegel am Tag und in der Nacht zugrunde gelegt werde.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu aus, dass die Berechnung der Beurteilungspegel für die Immissionssituation nach dem Streckenausbau erfolge und zwar anhand des geplanten Betriebsprogramms für das Jahr 2025. Die Berechnung berücksichtige u.a. die Anzahl der zukünftig verkehrenden Züge, die Zugart, Fahrgeschwindigkeit und Zuglänge sowie den Anteil der schiebgebremsten Wagen.

Die zugartspezifischen Zuglängen der Tabelle B seien in der schalltechnischen Untersuchung auf Basis der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundesimmissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung -16. BImSchV) und der Richtlinie zur Berechnung von Schallimmissionen (Schall 03) angesetzt worden. Die Güterzüge gehen demzufolge mit einer mittleren Zuglänge von 500 m für den Fernverkehr in die Berechnungen ein.

Gemäß der Anlage 2 zur 16. BImSchV seien die Längen aus der Tabelle B anzuwenden, wenn die tatsächlichen Zuglängen nicht bekannt sind. Dies sei hier der Fall. Bei den Güterzügen sei wegen der Vielzahl von Zugbetreibern und wegen der Abhängigkeit von der allgemeinen Wirtschaftslage eine derartige verlässliche Voraussage auch nicht möglich. Tatsächliche Zuglängen seien dementsprechend bezogen auf den Prognosezeitraum nicht bekannt, weshalb gemäß den Vorgaben der 16. BImSchV die normativen Vorgaben der Tabelle B zur Anwendung kämen.

Im Rahmen eines aktuellen Urteils vor dem BVerwG (Urteil vom 06.09.2018 – 3 A 14.15 –) werde der Ansatz einer mittleren Zuglänge von 500 m als sachgerecht bestätigt.

Die Anhörungsbehörde schließt sich der Argumentation der DB Netz AG an.

Bei einer Anfrage bei der DB Netz AG im Jahr 2017 zu den im angrenzenden Planfeststellungsbereich zu erwartenden Zugzahlen seien Abweichungen zu den Planfeststellungsunterlagen festzustellen, so die weiteren Ausführungen der Stadt Forchheim. Es seien gem. den Angaben der DB Netz AG tendenziell höhere

Geschwindigkeiten der Güterzüge und der S-Bahnen sowie insgesamt eine höhere Zahl an Nahverkehrszügen, verglichen mit den Ansätzen der Untersuchung zum Planfeststellungsverfahren, zu verzeichnen. Die Stadt Forchheim fordere deshalb, dass bei der schalltechnischen Untersuchung die aktuellen zu erwartenden Zugzahlen zugrunde gelegt werden. Soweit sich daraus lärmtechnische Änderungen ergeben würden, müssten diese in dem schalltechnischen Gutachten berücksichtigt werden.

Die Berechnung der Beurteilungspegel für die Immissionssituation nach dem Streckenausbau erfolge anhand des geplanten Betriebsprogramms für den Prognosehorizont 2025 und berücksichtige u. a. die Anzahl der zukünftig verkehrenden Züge, die Zugart, deren Fahrgeschwindigkeit und Zuglänge sowie den Anteil der scheibengebremsten Wagen. Die verwendeten Eingangsdaten für die schalltechnischen Untersuchungen seien im rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 dokumentiert und von der Genehmigungsbehörde als nachvollziehbar und sachgerecht anerkannt worden. Diese Eingangsdaten seien demzufolge auch für vorliegende Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss angewendet worden. Ein Rückgriff auf etwaige bei der DB Netz AG angefragte Belegungsprogramme im Jahr 2017 für einen angrenzenden Planfeststellungsbereich sei nicht zielführend, so die Argumentation der DB Netz AG.

Die Regierung von Oberfranken schließt sich hierzu den Ausführungen der Antragstellerin an.

Entsprechend dem "Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebbahnen, Teil VI" und der maßgebenden 16. BImSchV sei lt. den Ausführungen der Stadt Forchheim ausdrücklich auch der Außenwohnbereich (insbesondere Terrassen und Balkone) als schutzbedürftig (zur Tagzeit) eingestuft und müsse ebenfalls lärmtechnisch untersucht werden. Diese Untersuchungen fehlen. Es sei grundsätzlich denkbar, dass ein Gebäude durch die Ausführung aktiver Schallschutzmaßnahmen keinen ausreichenden Schallschutz zur Nachtzeit erhalte und Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach habe, aber zur Tagzeit ein ausreichender Schallschutz gegeben sei. Dieser ausreichende Schallschutz zur Tagzeit könne auch überschritten werden, wenn es durch Reflektionen am Gebäude zu Pegelerhöhungen im Außenwohnbereich komme. Die

Stadt Forchheim fordere deshalb, dass auch schalltechnische Untersuchungen für den Außenwohnbereich bei Anwesen die unmittelbar an der Bahnlinie liegen, vorgenommen werden müssten. Da hier kein passiver Schallschutz möglich sei, habe die Bahn entsprechende Entschädigungszahlungen zu leisten.

Eine Betroffenheit der Stadt Forchheim in eigenen, rechtlich geschützten Belangen sei nicht erkennbar und werde auch nicht dargelegt, so die Erwiderung der DB Netz AG. Neben den Räumen, die zum dauernden Aufenthalt von Menschen genutzt werden, erstrecke sich der Schutz gegen den Verkehrslärm im Beurteilungszeitraum Tag auch auf den Außenwohnbereich. Außenwohnbereiche könnten nicht durch passive Schallschutzmaßnahmen geschützt werden, gehörten jedoch ebenfalls zum grundrechtlich geschützten Eigentum sowie zum immissionsschutzrechtlich geschützten Bereich. Ansprüche auf eine angemessene Entschädigung in Geld für zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignete Außenbereiche (Balkone, Terrassen, Freisitze und ähnliche zum dauernden Aufenthalt von Bewohnern als „Wohnen im Freien“ geeignete Anlagen; nicht generell Gärten, Rasenflächen und ähnliches Gelände) stünden dem Eigentümer zu, wenn der maßgebende Tagesgrenzwert des § 2 der 16. BImSchV überschritten werde. Dieser Anspruch rechtfertige sich aus § 74 Abs. 2 Satz 3 VwVfG i. V. m. §§ 41 - 43 BImSchG und der 16. BImSchV. Für Terrassen, Freisitze etc. gelte der Beurteilungspegel Tag in der Mitte der genutzten Fläche in 2 m Höhe über Gelände. Die Voraussetzungen für diesen Entschädigungsanspruch seien bei den auf passiven Schallschutz dem Grunde nach vor allem unmittelbar entlang der Bahntrasse gelegenen Grundstücken zu prüfen, wie dies bereits als Auflage im rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 enthalten sei. Die Bemessung der Entschädigung für eine tatsächlich vorhandene eingeschränkte Außenwohnbereichsnutzung infolge von Geräuschbeeinträchtigungen richte sich nach den „Richtlinien für den Verkehrslärmschutz an Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes -VLärmSchR 97“.

Die Anhörungsbehörde stimmt den Ausführungen der Vorhabenträgerin zu und hat diesen nichts hinzuzufügen.

Aus den Planunterlagen sei ersichtlich, dass ein Bonus für das besonders überwachte Gleis -BüG- (Gleispflegeabschlag von 3 dB(A) berücksichtigt werde, so die weiteren Ausführungen der Stadt Forchheim. Wie den Unterlagen entnommen

werden könne, würden die Gleise mittels Messwagen überwacht. Werde ein um 2 dB (A) erhöhter Schallpegel festgestellt, sei innerhalb der nächsten 12 Monate das Gleis erneut zu "pflegen" (schleifen). Diese Vorgehensweise zeige, dass ggf. nur unmittelbar nach Durchführung der Pflegemaßnahme für eine zeitlich begrenzte Periode, und vielleicht nicht einmal für diese begrenzte Zeit, der für die Berechnungen berücksichtigte Lärmpegel erreicht werde und für die übrige Zeit bis zur nächsten Pflegemaßnahme von höheren Lärmbelastungen auszugehen sei. Denn wer überwache bzw. wie werde überwacht, dass durch die Pflegemaßnahme der zugrunde gelegte Schallpegel überhaupt wieder erreicht werde? Die Stadt Forchheim fordere deshalb, dass das besonders überwachte Gleis in dem Planfeststellungsbeschluss festgeschrieben werde. Weiter fordere die Stadt Forchheim in dem Planfeststellungsbeschluss aufzunehmen, in welchen regelmäßigen Zeitabständen die Gleise messtechnisch/lärmtechnisch überprüft werden müsse und dass bei einer Überschreitung der zulässigen Werte innerhalb von 12 Monaten ein Schleifen durchzuführen sei. In den Planfeststellungsbeschluss sei der Deutschen Bahn AG auch die Verpflichtung aufzuerlegen, über die regelmäßig durchgeführten Messungen unverzüglich die Stadt Forchheim zu informieren.

Weiter fordere die Stadt, dass der Bonus für das besonders überwachte Gleis nicht mit 3 dB angesetzt werden dürfe, sondern auf lediglich 2 dB reduziert werde. Begründet werde dies mit den Forschungsergebnissen der Technischen Universität Berlin. Nach diesen Ergebnissen sei bei Güterzügen mit graugussklotzgebremsten Wagen (Standardgüterwagen) lediglich von einer um ca. 1,5 dB geringeren Geräuschentwicklung nach dem Schienenschleifen auszugehen. Die derzeit beginnende Umrüstung der Güterwagen auf leise Bremsklötze bewirke erst dann eine wesentliche Pegelminderung, wenn ca. 80 % der Güterwagen umgerüstet sei. Es sei nicht davon auszugehen, dass diese Umrüstung bis zum Prognosejahr 2025 abgeschlossen sein wird.

Mit der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 16.03.1998, „Pegelabschlag für das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) gemäß der Fußnote zur Tabelle C (Korrekturglied DFb) der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV, veröffentlicht im Verkehrsblatt, Heft 7 – 1998, Seite 262 ff“ sei dieses Verfahren als Stand der Technik anerkannt worden, so die Erwiderung der Vorhabenträgerin. Es sei als Schallschutzmaßnahme an der Quelle vorrangig noch vor aktiven Schallschutzmaßnahmen und passiven Schallschutzmaßnahmen einzusetzen, wobei aktive und passive Maßnahmen sowie das BüG auch kombiniert werden könnten. Gemäß der Verfügung des EBA sei für das Verfahren BüG eine dauerhafte

zusätzliche Pegelminderung von 3 dB(A) (Gleispflegeabschlag) nachgewiesen, wodurch für die vorgesehene Oberbauform „Schotterbett–Betonschwelle“ das Korrekturglied DFb für die Fahrbahnoberfläche einen Wert von $DFb = - 1 \text{ dB (A)}$ annehme. Diese Maßnahme des aktiven Schallschutzes werde durch die ständige Rechtsprechung regelmäßig bestätigt. Für Strecken, bei denen das BÜG Anwendung findet, sei jeweils in einem Abstand von 6 Monaten der Zustand der Schienen auf Riffelbildung zu prüfen und nachzuweisen, dass die Schallpegelreduktion von 3 dB(A) eingehalten wird. Sei dies nicht der Fall so sei das Schleifen der Schienen innerhalb von 2 Monaten vorzunehmen. Die Kontrolle der regelmäßigen Maßnahmen erfolge durch das Eisenbahnbundesamt EBA. Entsprechende Auflagen seien bereits im rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 enthalten. Die schalltechnischen Untersuchungen berücksichtigen die im Rahmen der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung der 16. BImSchV anwendbaren Schallschutzmaßnahmen am Verkehrsweg und am Ausbreitungsweg. Unabhängig von diesen vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen seien durch die Einführung eines lärmabhängigen Trassenpreissystems zum Fahrplanwechsel 2012/2013 auf dem Schienennetz der DB Netz AG Anreize bei den Eisenbahnverkehrsunternehmen geschaffen worden, ihre Fahrzeuge dem neuesten Stand der Technik anzupassen. Hiermit solle das Ziel erreicht werden, dass die in Deutschland verkehrenden Güterwagen lärmindernd auf die Verbundstoffbremse (die so genannte "Flüsterbremse") umgerüstet werden. Im Koalitionsvertrag zwischen CDU, CSU und SPD für die 18. Legislaturperiode wurden hierzu für den Stand der Umrüstung entsprechende Ziele definiert sowie mögliche ordnungsrechtliche Maßnahmen (z. B. Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen - SchlärmschG) festgelegt. Im vorliegenden Verfahren könne diese lärmindernde Wirkung der Umrüstung nicht berücksichtigt werden, so dass etwaige Aussagen auf den Umrüstegrad der Güterwagen bis zum Prognosejahr nicht zielführend seien.

Die Anhörungsbehörde hält diese Argumentation für nachvollziehbar.

Im Stadtgebiet solle an der Bahnstrecke eine elastische Schwellenbesohlung eingesetzt werden, so die weiteren Ausführungen der Stadt Forchheim. Dadurch könne es zu einer erhöhten Luftschallabstrahlung kommen. Bei der schalltechnischen Untersuchung im Rahmen der Planfeststellung sei dies nicht weiter thematisiert worden. Die Stadt Forchheim fordere deshalb, dass dies bei der schalltechnischen Untersuchung nachzuholen sei. Soweit sich daraus lärmtechnische Änderungen ergeben würden, seien diese in dem schalltechnischen Gutachten zu berichtigen.

Lt. DB Netz AG sei nicht ersichtlich, dass der Einbau besohlter Schwellen zu einer in der schalltechnischen Untersuchung zu Unrecht vernachlässigten Erhöhung der Emissionspegel führen würde. Bei der Berechnung der Emissionspegel sei der Einfluss der Fahrbahnart "Schotterbett, Betonschwellen" gemäß Tabelle C der Schall 03 1990 mit einem Zuschlag $DF_b = 2 \text{ dB(A)}$ berücksichtigt worden (vgl. Anlage 13.1, S. 25). Anlass, den Einfluss besohlter Schwellen mit einem höheren Korrekturwert zu veranschlagen, sehe der Ordnungsgeber weder in der anzuwendenden noch in der jetzigen Fassung der Schall 03 (vgl. dort Tabelle 7) (vgl. BVerwG, Urt. v. 29.06.2017, 3 A 1/16, juris Rn. 84). In der Anlage 2 zur 16. BImSchV gebe der Gesetzgeber verbindlich die Berechnungsmethode und Berechnungsparameter vor. Eine Abweichung hiervon sei nicht zulässig.

Die Anhörungsbehörde stimmt den Ausführungen der DB Netz AG zu.

Die Fassaden von Wohnhäusern, für die ein Anspruch auf passiven Lärmschutz dem Grunde nach bestehe, seien nicht näher definiert, fährt die Stadt in ihren Einwendungen fort. Weiterhin fehle im Planfeststellungsverfahren eine Aussage zu denjenigen Immissionsorten, deren Gesamtbeurteilungspegel einen gesundheitlich bedenklichen oder einen eigentumsrechtlich kritischen Wert erreiche oder überschreite. Die Stadt Forchheim fordere deshalb, dass das Gutachten entsprechend ergänzt werde.

Hierzu erwidert die Antragstellerin, dass eine Betroffenheit der Stadt Forchheim in eigenen, rechtlich geschützten Belangen nicht erkennbar sei und auch nicht dargelegt werde. Im Planfeststellungsbeschluss würden Ansprüche auf passiven Schallschutz lediglich dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Ausgestaltung von passiven Schallschutzmaßnahmen sei nicht Gegenstand der Planfeststellung. Sofern für ein Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz bestehe, werde Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen durch die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) geregelt.

Eine Beurteilung der Gesamtlärmsituation von Ausbaustrecke und anderen Verkehrswegen sei in der 16. BImSchV nicht vorgesehen. Das Problem der Emittenten bezogenen Immissionsgrenzwerte, die nicht miteinander in Verbindung gebracht werden, sei dem Gesetzgeber bekannt (siehe BR-Drucksache 661/89

(Beschluss), S. 13). Derzeit existierten jedoch keine rechtlich abgesicherten Verfahren einer zusammenfassenden Bewertung verschiedener Geräuschquellen und -qualitäten. Das Bundesverwaltungsgericht habe bereits in einem Urteil vom 21.03.1996 festgestellt, dass die Immissionsgrenzwerte des § 2 der 16. BImSchV nur für den zu ändernden Verkehrsweg gelten. Die Gesamtschallsituation am Immissionsort sei nur dann zu berücksichtigen, wenn der neue oder der zu ändernde Verkehrsweg im Zusammenwirken mit vorhandenen Vorbelastungen anderer Verkehrswege insgesamt zu einer Geräuschbelastung führe, die mit Gesundheitsgefahren oder mit einem Eingriff in die Substanz des Eigentums verbunden sei. Betrachte man die derzeitige Gesamtschallsituation zeige sich, dass im Bereich der Parallellage von übergeordneten Straßen (u.a. BAB A73, B470 bzw. St 2244) und der vorhandenen Bahnstrecke bereits heute die Schallimmissionen unterhalb der eigentumsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze von 70/60 dB(A) tags/nachts und nur nach den Umständen des Einzelfalles auch oberhalb dieser Zumutbarkeitsgrenze lägen. Durch die Ausbaumaßnahmen und dem damit verbundenen gesetzlichen Anspruch auf aktive Schallschutzmaßnahmen ergäben sich gegenüber der derzeitigen Situation durch den Schienenverkehr geringere Beurteilungspegel, so dass oberhalb der eigentumsrechtlichen Zumutbarkeitsgrenze von 70/60 dB(A) tags/nachts keine weiteren Pegelerhöhungen auftreten würden. Ein weitergehender Anspruch auf Schallschutzmaßnahmen aus der Gesamtbelastung und das Erfordernis der Ergänzung der schalltechnischen Untersuchungen sei somit nicht gegeben.

Die Anhörungsbehörde hat den Ausführungen der Vorhabenträgerin, insbesondere zur Nichtbetroffenheit der Stadt Forchheim, nichts hinzuzufügen.

Die im Erläuterungsbericht dargestellten Schutzfälle könnten aufgrund der mangelnden Datenlage nicht nachgeprüft werden, ebenso die untersuchten Varianten, so die weiteren Ausführungen der Stadt Forchheim. Es werde deshalb gefordert, die im Erläuterungsbericht dargestellten Schutzfälle und untersuchten Varianten so aufzuzeigen, dass eine ordnungsgemäße Überprüfung für Dritte möglich sei.

Die DB Netz AG verweist darauf, dass im Rahmen der Verhältnismäßigkeitsprüfung von aktiven Schallschutzmaßnahmen in der Beilage 2 der Anlage 13.1 (Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung) eine hinreichende

differenzierte Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt worden sei, wie diese durch das BVerwG erstmals in einer mündlichen Verhandlung vom 25.06.2008 präzisiert worden sei. Nach der Rechtsprechung seien hierbei die für einen Vollschutz erforderlichen Schutzmaßnahmen in Form von Variantenrechnungen schrittweise abzustufen (d.h. durch Reduzierungen von Wandhöhen), um den „gerade noch verhältnismäßigen Aufwand“ zu ermitteln. Als Kenngröße sei dabei das Verhältnis der Kosten der jeweiligen Schutzvariante zur Zahl der durch diese Variante insgesamt gelösten Schutzfälle in den Blick zu nehmen. Grundlage der Abwägung seien die Kosten je gelöstem Schutzfall. Die Anzahl der Schutzfälle ergebe sich aus der Zahl der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen am Tag zuzüglich der Wohneinheiten mit Grenzwertüberschreitungen nachts, d. h. eine Wohneinheit mit Grenzwertüberschreitungen tags und nachts entspreche zwei Schutzfällen. Die Forderung nach einer weitergehenden Präzisierung werde demzufolge zurückgewiesen.

Die Anhörungsbehörde sieht keinen Anlass, weitergehende Berechnungen oder Untersuchungen zu fordern.

Des Weiteren fordere die Stadt Forchheim, dass lärmintensive Arbeiten im Bereich des Schulstandortes so zu terminieren seien, dass diese den geordneten Schulbetrieb nicht beeinträchtigen. Das bedeute, dass diese Arbeiten in den Ferienzeiten oder in den Nachmittagsstunden durchgeführt werden sollten. Sofern aufgrund von lärmintensiven Arbeiten Auslagerungen von Unterrichtsräumen notwendig seien, habe die DB Netz AG die Kosten für diese Maßnahme zu übernehmen.

Der genaue Ablauf der Bauausführung werde erst in den weiteren Planungsschritten konkretisiert, so die Erwiderung der DB Netz AG. Um etwaige Beeinträchtigungen des Schulbetriebs auf ein Minimum zu reduzieren, würden hier weitergehende Abstimmungen im Rahmen der Bauausführungsplanung durchgeführt. Dabei sei insbesondere vorgesehen, lärmintensive Bautätigkeiten, wie etwaige Ramm-, Gründungs- bzw. Verdichtungsarbeiten, soweit als möglich in unterrichtsfreien Zeiten (Ferien oder in den Nachmittagsstunden) durchzuführen.

Die Anhörungsbehörde sieht die Forderungen der Stadt Forchheim nach Lärmminimierung beim Bau des Haltepunktes im Bereich des Schulstandortes durch

die geplante Umsetzung der Baumaßnahmen als erfüllt an.

Die Stadt Forchheim weist darauf hin, dass von der Dietrich-Bonhoeffer-Straße ein Fußweg entlang der bestehenden Lärmschutzwand zu den Schulen neu errichtet werden könnte. Im Bereich der östlichen Gebäudekante der Albert-Stifter-Schule betrage der Abstand zur Lärmschutzwand ca. 1,50 m. Der Abstand zwischen dem Schulgebäude und der Lärmschutzwand dürfe nicht weiter verringert werden.

Die festgestellte Diskrepanz bei den angenommenen Güterzuglängen und Zugzahlen habe auch einen direkten Einfluss auf die Erschütterungsemissionen. Die Stadt fordere deshalb, bei der erschütterungstechnischen Untersuchung die aktuellen zu erwartenden Güterzuglängen und Zugzahlen zugrunde zu legen. Soweit sich daraus erschütterungstechnische Änderungen ergäben, seien diese in dem erschütterungstechnischen Gutachten zu berichtigen.

Die Berechnung der Beurteilungsgrößen für die Erschütterungsimmissionen sei anhand des geplanten Betriebsprogramms für den Prognosehorizont 2025 erfolgt und berücksichtige u. a. die Anzahl der zukünftig verkehrenden Züge, die Zugart, deren Fahrgeschwindigkeit und Zuglänge, antwortete hierzu die Vorhabenträgerin. Die verwendeten Eingangsdaten für die erschütterungstechnischen Untersuchungen seien im rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 dokumentiert und von der Genehmigungsbehörde als nachvollziehbar und sachgerecht anerkannt worden. Diese Eingangsdaten seien demzufolge auch für die vorliegende Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss angewendet worden. Ein Rückgriff auf etwaige bei der DB Netz AG angefragte Belegungsprogramme im Jahr 2017 für einen angrenzenden Planfeststellungsbereich sei nicht zielführend. Im Übrigen habe das BVerwG in einem Parallelverfahren zu einem anderen Planfeststellungsabschnitt mit Urteil vom 06.09.2018 festgestellt, dass die Zugrundelegung einer mittleren Güterzuglänge von 500 Metern nicht zu beanstanden sei.

Die Regierung von Oberfranken folgt der Argumentation der Vorhabenträgerin.

Die Stadt Forchheim weist darauf hin, dass gemäß der DB-Richtlinie 820.2050 die Dokumentation aller in den Betroffenheitsbereichen liegenden Gebäude und die daraus vorgenommene Auswahl von exemplarischen und für das Projekt möglichst repräsentativen Referenzgebäuden durchzuführen sei. Diese Dokumentation aller

ggf. betroffenen Gebäude sei im Erläuterungsbericht nicht enthalten. Die Stadt Forchheim fordere deshalb, dass diese Dokumentationspflicht im Erläuterungsbericht nachzuholen sei.

Lt. Vorhabenträgerin sei entsprechend der Neueinführung der DB-Richtlinie 820.2050 „Erschütterungen und sekundärer Luftschall“ die nachfolgende Übergangsregelung anzuwenden: Danach gelten die Regelungen der Richtlinie 820.2050 für alle Abschnitte von Vorhaben, für die ab dem 01.07.2017 das Zulassungsverfahren (Planfeststellung, Plangenehmigung bzw. Entfall) beantragt werde. Sie gelte nicht für Abschnitte von Vorhaben, für die bis zum 30.06.2017 das Planfeststellungsverfahren eingeleitet wurde und die Auslegung der Unterlagen bereits öffentlich bekannt gemacht worden sei. Die Richtlinie 820.2050 gelte nicht für Abschnitte von Vorhaben bei Planänderungen gemäß § 76 VwVfG vor Fertigstellung planfestgestellter Vorhaben, wenn sie auch im Ausgangsverfahren nicht anzuwenden war. Dies gelte auch dann, wenn für die Änderung ein neues Planfeststellungsverfahren samt öffentlicher Auslegung der Planunterlagen gemäß § 76 VwVfG durchgeführt oder der Plan durch Plangenehmigung geändert werde. Im vorliegenden Fall sei demzufolge die DB-Richtlinie 820.2050 mit den einzelnen Prognosephasen nicht anzuwenden. Eine Dokumentation aller in den Betroffenenbereichen liegenden Gebäude sei demzufolge nicht nachzuholen.

Die Anhörungsbehörde kann die Argumentation der Vorhabenträgerin nachvollziehen.

Im Übrigen verweist die Stadt Forchheim auf die bereits vorgebrachten Einwendungen vom 20.02.2014, sofern diese auch für die geänderte Planung (analog) gelten.

Die Vorhabenträgerin führt dazu aus, dass ausweislich der ausgelegten Planunterlagen die bestehende Lärmschutzwand im Bereich der Engstelle erhalten bleibe.

Die Anhörungsbehörde nimmt dies zustimmend zur Kenntnis.“

Die Planfeststellungsbehörde schließt sich den Bewertungen und Empfehlungen der Anhörungsbehörde an und übernimmt diese als Entscheidung.

Hinsichtlich der Jean-Paul-Straße ist festzuhalten, dass auch während der Bauzeit die Andienung der Anwesen mit Entsorgungsfahrzeugen (Müllabfuhr) grundsätzlich möglich sein muss und Sperrungen nur auf das Notwendigste beschränkt werden. Im Übrigen sei hier auch auf die Nebenbestimmung Nr. 8.6 des Planfeststellungsbeschlusses vom 22.01.2016 verwiesen.

Hinsichtlich der EÜ über die Dietrich-Bonhoeffer-Straße (vormals Herderstraße) sei erwähnt, dass sich in diesem Bereich der Bau der planfestgestellten Lärmschutzwand ausweislich des Bauwerksverzeichnis, planfestgestellte Anlage 0.2a, Bauwerksnummer 2.23, um 11 cm nach außen verschiebt. Dies betrifft den Bereich von Bahn-km 40,135 bis Bahn-km 40,220. Ab Bahn-km 40,135 ist ausweislich des Lageplans, planfestgestellte Anlage 4, Blatt 9a, in diesem Bereich der Abstand zwischen der Lärmschutzwand und bestehenden Gebäuden wieder größer als 1,50 m, weil dieser Bereich hinter der Engstelle (ca. Bahn-km 40,130) liegt und somit ca. 5 m hinter der Gebäudeecke liegt.

Zur Berechnungsmethode und Zugzahlenprognose sei hier auf die Entscheidung unter B.4.2.2 und ergänzend die Erläuterungen unter B.3.2.5 verwiesen.

B.4.2.8 Regierung von Oberfranken, Sachgebiet 10

Mit Email vom 09.11.2018 nimmt das Sachgebiet 10 „Staatsrecht, Sicherheit und Ordnung“ wie folgt Stellung:

„aus der Sicht des abwehrenden Brandschutzes bestehen gegen die geplante „Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss“ vom 31.01.2018, Strecke 5900, Strecke Nürnberg – Bamberg, km 32,402 – km 46,000 im Bereich des Haltepunktes Forchheim Nord keine Einwendungen.

Bedingt durch die aktuelle Bahnsteigplanung für den Haltepunkt Forchheim Nord wird die vorhandene Jean-Paul-Straße um ca. 5,50 Meter in Richtung Westen verschoben. Im Bereich des Gebäude Hausnummer 23 entsteht hierdurch eine 10 Meter lange Engstelle, welche die durchgehende Regelbreite von 4,50 m auf lediglich 3,50 m einschränkt (siehe 11.2.18, Anlage 0.1a, Erläuterungsbericht).

Um die Befahrbarkeit der Jean-Paul-Straße für Einsatzfahrzeug der Feuerwehren und Rettungsdienste jederzeit sicherzustellen/zu gewährleisten ist in diesem Einengungsbereich eine Halteverbotszone erforderlich.“

Die Vorhabenträgerin erwidert mit Schreiben vom 07.02.2019, Az. P811-19.1 A-033:

„Der Sachverhalt wird zur Kenntnis genommen und durch den Straßenbaulastträger berücksichtigt.“

Die Anhörungsbehörde hat keine Empfehlung zur Stellungnahme der Stadtwerke Forchheim GmbH abgegeben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Belange des abwehrenden Brandschutzes haben großes Gewicht. Die Vorhabenträgerin hat daher vor rechtzeitig Baubeginn in der Jean-Paul-Straße eine Verkehrsrechtliche Anordnung bei der Straßenverkehrsbehörde zu beantragen. Art, Umfang und Dauer hat die Vorhabenträgerin zuvor mit der Feuerwehr bzw. dem zuständigen Brandrat abzustimmen. Dies gilt auch für Bauzwischenzustände, wenn diese die Befahrung mit Einsatzfahrzeugen erschweren, um die erforderlichen Hilfsmittel, wie z.B. Stahlplatten für eine etwaige Schachtüberfahrt o.ä, auf der Baustelle vorrätig zu haben.

B.4.2.9 Regierung von Oberfranken, Sachgebiet 50

Mit Schreiben vom 21.11.2018, Az. 50, gibt das Sachgebiet 50 folgende Stellungnahme ab:

„In der Stadt Forchheim soll im Bereich des westlich gelegenen Schulzentrums auf der DB-Ausbaustrecke (VDE 8.1) ein zusätzlicher S-Bahnsteig "Forchheim Nord" vorgesehen werden. Anlässlich dieser 2. Planänderung (1. Änderung, vierspuriger Ausbau – Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016) wird durch die Regierung von Oberfranken, SG 23, für den Streckenabschnitt 5900 Nürnberg Hbf – Bamberg (Bahn-km 39,708 bis Bahn-km 40,466) nach § 18ff Allgemeines Eisenbahngesetz i. V. m. § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz das Anhörungsverfahren durchgeführt.“

Hierzu nimmt das SG 50 aus immissionsschutzfachlicher Sicht wie folgt Stellung.

Die Änderung der in Forchheim bereits viergleisig planfestgestellten ICE Neubaustrecke (1. Planänderung) durch die Errichtung des S-Bahn-Bahnsteigs führt zu einer leichten Zunahme der Lärm- und Erschütterungsimmissionen an den umliegenden Wohnhäusern Die Erhöhung der Immissionspegel wird im Wesentlichen durch den Wegfall der mittleren Schallschutzwand und der geringfügigen Aufspreizung der im Umfeld des gleismittigen Bahnsteigneubaus und der südlich

angrenzenden Fußgängerrampe hervorgerufen. Im Vergleich zum bisherigen Planungsstand ohne S-Bahn-Haltepunkt werden nun an den im Einflussbereich der Haltestelle gelegenen Wohnhäusern geringfügig höhere Lärmpegel mehrheitlich im Bereich von zusätzlich bis 1 dB(A) prognostiziert. An wenigen Gebäuden in der Pestalozzistraße und Am Sendelgraben werden Pegelerhöhung von bis zu maximal 3 dB (A) errechnet. Dabei handelt es vorwiegend um Hochhäuser mit bis zu sechs Stockwerken, die durch den Wegfall der mittleren Schallschutzwand im Haltestellenbereich an den oberen Geschossen stärker betroffen sind. Durch die vorgesehene Planänderung ergibt sich an 27 weiteren Wohngebäuden ein Anspruch auf Kostenübernahme für passive Schallschutzmaßnahmen entsprechend der 24.BImSchV.

Auf die bisherige Stellungnahme des SG 50 vom 05.02.2014 im vorausgegangenen Planfeststellungsverfahren für den viergleisigen Streckenausbau ohne Haltestelle (Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2015), die grundsätzlich aufrechterhalten wird, wird auch bezüglich der Verbesserungsvorschläge verwiesen.

So sollte seitens der DB Netz AG bzw. der Planfeststellungsbehörde geprüft werden, inwieweit weitere technische Minderungsmaßnahmen zur Verringerung der Schall- und Erschütterungsabstrahlung, wie z.B. Schienenstegabschirmungen bzw. Schienenstegabsorber berücksichtigt werden können. Bisher sind derartige alternative und weitergehende Techniken, mit einem, abhängig von der Zugart, unterschiedlichen Minderungspotential nicht untersucht worden. Im Schlussbericht der Deutsche Bahn AG „Innovative Maßnahmen zum Lärm- und Erschütterungsschutz am Fahrweg“ vom 15.06.2012 sind diese an der Quelle der Schallentstehung aktiven Elemente hinsichtlich ihrer Praxistauglichkeit und Wirksamkeit näher beschrieben. Entsprechend § 3 Abs. 5 BImSchG gilt, dass der „Stand der Technik im Sinne dieses Gesetzes der Entwicklungsstandfortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen ist, der die praktische Eignung einer Maßnahme zur Begrenzung von Emissionen in Luft, Wasser und Boden, zur Gewährleistung der Anlagensicherheit, zur Gewährleistung einer umweltverträglichen Abfallentsorgung oder sonst zur Vermeidung oder Verminderung von Auswirkungen auf die Umwelt zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt gesichert erscheinen lässt“ Damit kann in Verbindung mit § 41 BImSchG abgeleitet werden, dass bei der Planung der lärm mindernden Vorsorgemaßnahmen nicht nur solche Maßnahmen berücksichtigt werden können, die in dem Berechnungsverfahren „Schall 03 alt“ von 1990 beinhaltet sind, sondern auch dem“

...Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren...“ entsprechende Maßnahmen, die den Stand der Technik konkretisieren.

Die durch Schienenstegabsorber und -abschirmungen erzielbaren emissionsseitigen Pegelminderungen würden, je nach Art der verkehrenden Züge unterschiedlich hoch, ebenfalls ca. 1 – 3 dB (A) betragen. Eine derartige Reduzierung an der Lärmquelle wirkt sich immissionsseitig an allen Einwirkorten in gleicher Höhe lärmindernd aus.

Darüber hinaus bzw. alternativ ist es weiterhin möglich durch zusätzliche Erhöhung bzw. entsprechende Verlängerungen der äußeren Schallschutzwände, insbesondere im nördlichen Bereich der Jean-Paul-Straße, die durch den Wegfall der Mittelwand hervorgerufenen Pegelsteigerungen auszugleichen bzw. zu verringern.“

Die Vorhabenträgerin erwidert mit Schreiben vom 07.02.2019, Az. P811-19.1 A-043:

„Etwaige Änderungen der Beurteilungspegel durch die notwendige Aussparung der Mittelwand im Bereich des Haltepunkts werden zum einen durch eine Anpassung der bahnrechten Außenwand von bisher $h = 4,5$ m über Schienenoberkante (SO) auf eine Höhe von $h = 5,0$ m über SO kompensiert. Zum anderen entsteht gegenüber dem bisherigen Planfeststellungsbeschluss ein weitergehender Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Die entsprechenden Beurteilungspegel aufgrund der vorliegenden Planänderung sind in der Beilage 3A der Anlage 13.1 (Erläuterungsbericht - Schallschutz) dokumentiert.

Gegenstand des vorliegenden Verfahrens ist der Neubau des Haltepunkts Forchheim-Nord zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs im Rahmen einer Planänderung gemäß § 76 VwVfG zum Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016.

Mit diesem 2. Planänderungsverfahren wird die Planfeststellung für die Errichtung des Haltepunktes Forchheim-Nord beantragt.

Bei Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist, ist § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung anzuwenden.

Weitergehende aktive Schallschutzmaßnahmen als die im vorliegenden Verfahren bereits vorgesehenen Maßnahmen an der Quelle bzw. am Ausbreitungsweg können auf der Grundlage der anzuwendenden Fassung der Verkehrslärmschutzverordnung (16. BImSchV) nicht berücksichtigt werden.

Im Übrigen existiert nach derzeitigem Stand für den Einbau auf Strecken mit einer wie im vorliegenden Fall vorgesehenen Streckengeschwindigkeit (örtlich zul. v) > 160 km/h auf den Richtungsgleisen der Strecke 5919 kein vom Eisenbahn-Bundesamt (EBA) zugelassenes Produkt eines Schienenstegdämpfers bzw. einer Schienenstegabschirmung.

Durch eine zusätzliche Erhöhung bzw. entsprechende Verlängerung der bahnlinken Schallschutzwand im Bereich der Jean-Paul-Straße könnten sich zwar für die bahnnahen Gebäude Reduzierungen der Beurteilungspegel ergeben. Für die Gebäude im Einflussbereich der notwendigen Aussparung der Mittelwand aufgrund des geplanten Haltepunkts Forchheim Nord ergeben sich hieraus jedoch keine relevanten Änderungen in den Beurteilungspegeln.

Eine Erhöhung der bahnlinken Außenwand im nördlichen Bereich der Jean-Paul-Straße wird deshalb abgelehnt.“

Die Anhörungsbehörde hat keine Empfehlung zur Stellungnahme der Stadtwerke Forchheim GmbH abgegeben.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu den Pegelerhöhungen ist keine Entscheidung erforderlich, weil keine Forderung gestellt wurde. Es sei hier angemerkt, dass mit diesem Verfahren ein Verfahren gem. § 76 VwVfG betrieben wird.

Was den Einsatz von innovativem Lärmschutz anbelangt wird die Forderung zurückgewiesen. Zum einem ist der Einsatz bei Zuggeschwindigkeiten von mehr als 160 km/h (sog. Schnellfahrt) nicht zulässig. Zum anderem besteht ein Rechtsanspruch auf Einhaltung der Grenzwerte der 16. BImSchV. Bei Anwendung der Schall 03 (1990) und den damals existierenden aktiven Lärmschutzmaßnahmen ist nicht zu besorgen, dass der Lärmschutz nicht geeignet wäre tatsächlich auch die Schutzwirkungen zu erzielen. Ob und in wieweit rechnerisch möglich die Anwendung von innovativem Schallschutz dann tatsächlich mit der durch Verordnung vorgeschriebenen Berechnungsmethode Schall 03 (1990) auch die errechnete Wirkung tatsächlich eintritt, ist der Planfeststellungsbehörde nicht bekannt. Bei Anwendung der 16. BImSchV (2015) ist die Wirkung eben durch Rechtsverordnung geregelt. Die Anwendung dieser neuen Berechnungsmethoden, die ausdrücklich innovative Maßnahmen berücksichtigt, ist aber im vorliegenden Fall aus rechtlichen

Gründen nicht möglich. Insofern kann die Frage offenbleiben, ob bei einem Vergleich zwischen „alter Schall 03 (1990)“ und „neuer Schall 03 (16. BImSchV 2015)“ bei beiden Rechnungen dieselbe Schutzwirkung in dB (z.B. für Schienenstegdämpfer) angesetzt werden kann (oder nicht darf, weil eine zu hoch unterstellte Schutzwirkung dann zu Lasten der Betroffenen ginge).

B.4.3 Einwendungen der Betroffenen und sonstige Einwender

B.4.3.1 Grundbetroffene

B.4.3.1.1 Von insgesamt 6 privaten Grundbetroffenen, davon eine grundbetroffene Wohnungsbaugesellschaft in städtischer Hand ohne Einwendung, haben 3 private Grundbetroffene eingewendet. Dies sind die Einwender Nr. 4, Nr. 14 und Nr. 15. Deren Einwendungsschreiben werden in dem Kapitel B.4.3.1 abgehandelt, die Einwendungen der sonstigen Betroffenen im nachfolgenden Kapitel B.4.3.2.

Die Anhörungsbehörde hat in ihrer abschließenden Stellungnahme die Einwendungen und die Erwidern der Vorhabenträgerin zusammengefasst. Der Planfeststellungsbehörde liegen die Einwendungen und die Erwidern vor. Um Wiederholungen von Sachverhaltsdarstellungen zu vermeiden, ist hier alleine die Zusammenfassung der Anhörungsbehörde dargestellt.

B.4.3.1.2 Einwender Nr. 4 (mit zugehöriger Erwidernummer 14 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 05.10.2018, insgesamt 3 Seiten)

1. Die Einwendungsführer bringen vor, dass ihre Immobilie durch den geplanten Streckenausbau deutlich an Wert verliere und erwarten von der Bahn einen adäquaten Wertausgleich. Für die Abtretung von 64 m² Fläche werde der ortsübliche Grundstückspreis verlangt. Wegen der gesundheitlichen Belastungen durch die mehrjährigen Baumaßnahmen, hervorgerufen durch Lärm, Schmutz, Erschütterungen und anderen Widrigkeiten, solle ein finanzieller Ausgleich erfolgen.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass durch das Vorhaben keine ungesunden Wohnverhältnisse entstehen würden. Insbesondere bezüglich des Schallschutzes würden die Grenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung

des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) eingehalten. Darüber hinaus würden die möglichen und verhältnismäßigen Maßnahmen getroffen, damit die Einschränkungen der Anwohner durch die Bautätigkeit und den Bahnbetrieb möglichst geringgehalten werden. Im Übrigen werde darauf hingewiesen, dass nicht jede etwaige Wertminderung eines Grundstücks, die durch die Zulassung eines mit Immissionen verbundenen Planvorhabens ausgelöst werde, eine Pflicht zum finanziellen Ausgleich begründe. Sie sei nach der Rechtsprechung als Folge der Notwendigkeit und der Vorteile einer funktionsfähigen Infrastruktur hinzunehmen (vgl. BVerwG, Urt. v. 16.03.2006, 4 A 1075/04, juris Rn. 402). Die Abwicklung des Grunderwerbs sei nicht Gegenstand des Planänderungsverfahrens, sondern werde im Nachgang zwischen Verkäufer und Vorhabenträger privatrechtlich abgewickelt.

Den Ausführungen der DB Netz AG hierzu hat die Regierung von Oberfranken nichts hinzuzufügen.

2. Des Weiteren befürchten die Einwender durch die geringe Entfernung ihres Hauses von den geplanten Baustellenerschließungsstraßen und der relativen Nähe zum Baugebiet Schädigungen während der Baumaßnahmen durch Lärm, Staub, Schwerlastverkehr und durch Verdichtungsmaßnahmen (Erschütterungen) am Bahnkörper. Sie fordern daher, vor Baubeginn eine Beweissicherungsmaßnahme für ihr Wohnhaus zu Lasten des Bauträgers durchzuführen.

Die Antragstellerin führt aus, sie werde zur Baudurchführung die möglichen und verhältnismäßigen Maßnahmen treffen, um die Auswirkungen auf die Anwohner und Gewerbetreibenden aus der Bautätigkeit so gering wie möglich zu halten. Grundsätzlich werde die Allgemeine Verwaltungsvorschrift Baulärm (AVV Baulärm) berücksichtigt, die in der AVV genannten Richtwerte würden während der Bauphase in der Regel eingehalten. In Einzelfällen bzw. über einen temporär begrenzten Zeitraum könnten Überschreitungen nicht ausgeschlossen werden. Bezüglich des Betriebes der Strecke würden die Vorgaben der §§ 41 ff. BImSchG sowie der 16. und 24. BImSchV eingehalten. Die Beurteilung der Erschütterungsimmissionen aus Bau und Betrieb der Strecke erfolge nach den Vorgaben der DIN 4150, "Erschütterungen im

Bauwesen". Hier würden Anhaltswerte definiert, um erhebliche Belästigungen durch Erschütterungen zu vermeiden. Im Rahmen von messtechnischen Untersuchungen vor bzw. nach den Ausbaumaßnahmen würden die entsprechenden Beurteilungskriterien durch den Betrieb der Strecke überprüft. Die Beurteilung von Einwirkungen auf bauliche Anlagen werde ebenfalls in der DIN 4150, "Erschütterungen im Bauwesen", Teil 3, vom Dez. 2016 beschrieben. In dieser Norm seien Anhaltswerte genannt, bei deren Einhaltung keine Gebäudeschäden im Sinne einer Verminderung des Gebrauchswertes zu erwarten seien. Diese Anhaltswerte lägen um ein Vielfaches höher als die Anhaltswerte bei Einwirkungen auf Menschen in Gebäuden. Die im Rahmen der Beweissicherungsmessungen festgestellten Schwinggeschwindigkeiten durch die betriebsbedingten Erschütterungen lägen deutlich unter den in der DIN 4150-3 definierten Anhaltswerten, bei welchen Gebäudeschäden oder eine Verminderung des Gebrauchswertes auftreten könnten. Insofern seien auch im vorliegenden Fall keine Gebäudeschäden durch den oberirdischen Schienenverkehr zu erwarten. Durch die Bautätigkeiten könnten bei Gebäuden mit exponierter Lage zu den Baumaßnahmen relevante Erschütterungen verursacht werden. Hier würden in Abhängigkeit vom jeweiligen Bauverfahren vor bzw. nach den Baumaßnahmen gebäudetechnische Beweissicherungen durchgeführt, um etwaige Schäden nach dem Verursacherprinzip zu kompensieren.

Die Anhörungsbehörde hält diese geplanten Maßnahmen für ausreichend zum Schutz der Einwender und deren Interessen.

3. Die Einwendungsführer erheben Einspruch gegen die aus ihrer Sicht viel zu gering geplanten Lärmschutzmaßnahmen. Sie fordern daher die Einleitung einer Beweissicherung für etwaige Ausgleichszahlungen der Bahn für entstandenen Lärm nach Erhöhung der Taktfrequenz bis zur Errichtung effektiver Schallschutzmaßnahmen. Sie fordern zudem, dass die neuen gesetzlichen Bestimmungen lt. Bundesimmissionsschutzverordnung zum Einsatz kommen, d. h. der "Schienenbonus von 5 Dezibel" nicht greifen dürfe.

Die DB Netz AG erwidert hierzu, dass nach § 41 Abs. 1 BImSchG sicherzustellen sei, dass keine schädlichen Umwelteinwirkungen (= Schallimmissionen oberhalb der Grenzwerte nach 16. BImSchV) durch

Verkehrsgläusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar seien. Dies erfolge durch aktive Schallschutzmaßnahmen, soweit die Kosten hierfür nicht außer Verhältnis zu dem Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägung sei die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Im Rahmen des vorliegenden Planfeststellungsbeschlusses sei in umfangreichen Variantenuntersuchungen geprüft worden, welche Schallschutzmaßnahmen in den einzelnen Bereichen den gesetzlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit der Kosten erfüllen. Wo aktive Schallschutzmaßnahmen sich als nicht verhältnismäßig erweisen, bestehe nach Maßgabe des § 42 BImSchG ein Anspruch auf passiven Schallschutz. Demzufolge seien im Bereich des vorliegenden Anwesens bahnlinks eine Schallschutzwand in einer Höhe von $h = 4,0$ m über Schienenoberkante (SO) und bahnmittig eine Schallschutzwand in einer Höhe von $h = 5,0$ m über SO sowie zusätzlich die Anwendung des besonders überwachten Gleises auf allen Richtungsgleisen planfestgestellt. Durch die vorliegende Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss ergäben sich für das vorliegende Anwesen um bis zu 0,2 dB(A) höhere Beurteilungspegel, die durch zusätzliche passive Schallschutzmaßnahmen kompensiert würden. Nach dem Planänderungsbeschluss aufgrund des Haltepunkts Forchheim Nord zum bereits vorliegenden Planfeststellungsbeschluss würden die gesetzlich geforderten aktiven und passiven Schallschutzmaßnahmen unmittelbar umgesetzt. Ein Anspruch auf etwaige Ausgleichszahlungen bis zu der Umsetzung der Schallschutzmaßnahmen bestehe nicht. Die Vorhabenträgerin werde sich davon unbeschadet darum bemühen, die Abwicklung der passiven Schallschutzmaßnahmen möglichst zeitnah ab Bestandskraft des Planänderungsbeschlusses umzusetzen. Die schalltechnischen Berechnungen basieren auf Grundlage der anzuwendenden gesetzlichen Grundlagen und der daraus abzuleitenden Rechenvorschriften. Bei Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden ist, sei § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung unter Berücksichtigung des Schienenbonus anzuwenden. Dieser Sachverhalt sei im vorliegenden Fall gegeben, so dass der Schienenbonus ebenfalls bei der vorliegenden Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen sei.

Die Einwendungsführer fordern des Weiteren den Einbau von passiven Schallschutzmaßnahmen (z.B. Schallschutzfenster) incl. kontrollierter Wohnraumbelüftung auf Kosten der Bahn.

Neben den vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen am Gleis bzw. am Ausbreitungsweg bestehe für das Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz, so die Erwidern der DB Netz AG. Im Planfeststellungsbeschluss würden Ansprüche auf passiven Schallschutz lediglich dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Ausgestaltung von passiven Schallschutzmaßnahmen sei nicht Gegenstand der vorliegenden Planänderung. Sofern für ein Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz bestehe, werde Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen durch die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV) geregelt. Der Maßnahmenkatalog zum passiven Schallschutz werde durch ein anerkanntes Ingenieurbüro ermittelt und sei Grundlage für die vom Betroffenen einzuholenden Angebote. Aus der Prüfung und Freigabe der Angebote durch das anerkannte Ingenieurbüro ergebe sich unzweifelhaft, welche Leistungen ersetzt würden. Das Risiko einer unvollständigen Erstattung sei damit nicht gegeben.

Die Regierung von Oberfranken pflichtet der Argumentation der Vorhabenträgerin bei.

4. Die Einwender bemängeln, dass sie wegen der Abtretung erheblicher Grundstücksflächen weder ihre Kellergarage noch die Garage auf ihrem Grundstück sinnvoll nutzen könnten. Die in der Planung Anl_7.2_BI.4_Querprofile_39,823_u_39,989 ausgewiesenen 6% Gefälle zur Kellergarage könnten nach der Grundstücksabtretung nicht eingehalten werden. Desgleichen sei auch eine Einfahrt in die Garage, welche sich auf ihrem Grundstück befinde, mit einem normalen PKW dann kaum mehr möglich. Die einzige sinnvolle Lösung wäre, die Kellergarage zuzumauern, ein Kellerfenster einzusetzen und die Kellerabfahrt aufzuschütten sowie die bestehende Garage bis zur Hauswand zurückzusetzen. Allerdings sei anzumerken, dass die Fertiggarage durch das Umsetzen zumindest stark

beschädigt, wenn nicht sogar zerstört würde. Sie sei über 50 Jahre alt und schon vor Jahren saniert worden. Es werde auf jeden Fall gefordert, eine Parkmöglichkeit zu erhalten oder in anderer Form zu schaffen. Erwartet werde, dass die Kosten für diese notwendigen baulichen Veränderungen von der Bahn getragen werden.

Hierzu erwidert die Vorhabenträgerin, dass der Rückbau der Kellerabfahrt bereits mit dem Beschluss vom 22.01.2016 planfestgestellt sei, der Wert der Garage durch einen Gutachter ermittelt und anschließend durch die Vorhabenträger nach enteignungsrechtlichen Grundsätzen entschädigt werde.

Die Anhörungsbehörde bittet dringend darum, zumindest für die Fertiggarage adäquaten Ersatz zu schaffen, um den Grundeigentümern eine Parkmöglichkeit auf dem eigenen Grundstück zu belassen.

5. Für ihren Apfelbaum auf dem Grundstück, welcher der Baumaßnahme zum Opfer falle, fordern die Einwender ebenso eine Kostenerstattung für eine Ersatzpflanzung, wie für eine neue Grundstückseinfriedung, das Versetzen des Gartentürchens und alle weiteren nötigen Arbeiten in diesem Zusammenhang.

Die DB bestätigt, dass vor Beginn der Bauausführung durch einen entsprechenden Gutachter der Wert der im Rahmen der Baumaßnahme zu entfernenden Objekte ermittelt werde und diese Werte anschließend durch die Vorhabenträger nach enteignungsrechtlichen Grundsätzen entschädigt würden.

Die Regierung von Oberfranken hat der Erwidern der DB Netz AG nichts hinzuzufügen.

Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde:

Zu. 1.:

Zunächst sei hier angemerkt, dass durch diese Planänderung zusätzliche 7 m² dauerhafter Grunderwerb erforderlich sind. Diese 7 m² kommen zu den bereits bestandskräftig planfestgestellten 57 m² dauerhaften Grunderwerb hinzu. Die

Gesamtinanspruchnahme von 64 m² ist geringer als 10 % der vormaligen Grundstücksfläche, also der ursprünglichen Grundstücksfläche ohne Ausbau (Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016) und ohne die gegenständliche Planänderung. Ausweislich des Grunderwerbsplanes geht die Planfeststellungsbehörde davon aus, dass das Grundstück weiterhin für Wohnzwecke genutzt werden kann und mithin hier kein Fall einer unwirtschaftlichen Restfläche vorliegt.

Grundsätzlich ist eine jedwede finanzielle Entschädigung in Geld zu leisten. Entschädigungsfragen sind jedoch kein Gegenstand einer Bauplanfeststellung, sondern sind zwischen den Vorhabenträgern und den Betroffenen privatrechtlich zu regeln. Insofern ist hierzu keine Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich.

Was die baubedingten Immissionen anbelangt, sind diese bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 abgehandelt. Durch die nun etwas nähere Baustellenlage zum Wohnhaus wird auch durch diese Planänderung keine unzumutbaren bzw. ungesunden Wohnverhältnisse ausgelöst. Sollte bei einzelnen Gewerken der Nachtwert der AVV Baulärm an zwei Nächten hintereinander überschritten werden, aber noch unterhalb der Gesundheitsschwelle liegen, hat die Vorhabenträgerin Ersatzschlafraum anzubieten. 10 einzelne Nächte mit Überschreitung der Nachtwerte im Kalendermonat hält die Planfeststellungsbehörde für zumutbar. Ist der Werte oberhalb der Gesundheitsschwelle, hat die Vorhabenträgerin für jede dieser Nächte Ersatzschlafraum anzubieten.

Die betriebsbedingte Zunahme des Schalls ist nicht erheblich.

Eine mehr als unerhebliche Erschütterungszunahme, sowohl bau- als auch betriebsbedingt, ist ausweislich der Ergänzungen zur erschütterungstechnischen Untersuchung nicht zu besorgen.

Die Vorhabenträgerin hat etwaige Verschmutzungen, z.B. Staub bei trockener Witterung, an Haus und Grundstück in Abstimmung mit dem Einwender zu beseitigen.

Die Forderung nach Entschädigung in Geld wird zurückgewiesen, weil geeignetere Maßnahmen wie Ersatzschlafraum bzw. Reinigung vorhanden sind, um dem Interesse des Einwenders nach erholsamer Nachtruhe zu entsprechen bzw. das (verbleibende) Eigentum des Einwenders zu schonen.

Zu 2.:

Die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens ist bereits im Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 festgesetzt und braucht daher hier nicht erneut festgesetzt zu werden. Insofern ist keine (nochmalige) Entscheidung der Planfeststellungsbehörde erforderlich.

Zu 3.: Die Forderung wird zurückgewiesen. Siehe das Nähere hierzu z.B. unter B.4.2.2.

Zu 4.:

Die Forderung wird zurückgewiesen. Wie unter Zu. 1. Bereits erwähnt, sind Entschädigungen grundsätzlich in Geld zu leisten; Entschädigungsfragen sind aber kein Bestandteil einer planrechtlichen Zulassungsentscheidung. Dies schließt nicht aus, dass Vorhabenträger und Einwender auf privatrechtlichem Weg anderes vereinbaren als eine Entschädigung in Geld. Ob etwa eine neue Garage gem. Bayerischer Bauordnung errichtet werden kann, ist auch nicht Bestandteil dieser planrechtlichen Zulassungsentscheidung.

Zu 5. Ist keine Entscheidung erforderlich, da die Vorhabenträgerin bereits zugesagt hat, die Forderungen zu erfüllen, nämlich eine Entschädigungsleistung in Geld leisten zu wollen. Im Übrigen sei nochmals erwähnt, dass Entschädigungsfragen nicht Bestandteil einer planrechtlichen Zulassungsentscheidung sind.

B.4.3.1.3 Einwender Nr. 14 (mit zugehöriger Erwiderungsnummer 30 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 29.11.2018, insgesamt 3 Seiten zzgl. 1 Anlage 1 Seite)

1. Die Einwendungsführer erheben Einspruch gegen den Erläuterungsbericht Auszug Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss. Dieser sei unvollständig, da er auf Daten hinweise, die nicht in der öffentlichen Auslegung vorhanden seien. Der Haltepunkt sei von der Bayerischen Eisenbahngesellschaft im Januar 2017 bestellt worden und sei ein neuer, in sich abgeschlossener Bereich, der nur eingefügt werde. Für diesen Bereich sei deshalb auch eine neue Planfeststellung mit öffentlicher Beteiligung notwendig. Die Verwendung und der Verweis auf Daten des Planfeststellungsbeschlusses vom 16.01.2016 sei nicht zulässig. Es seien daher die neuen Gesetze gültig.

Die Vorhabenträgerin weist diesen Einwand zurück, da Inhalt und Umfang der ausgelegten Unterlagen der für Planunterlagen erforderlichen Anstoßfunktion für deren tatsächliche und rechtliche Beurteilung genügen würden.

Die Regierung von Oberfranken schließt sich der Erwiderung der DB an.

2. Bzgl. des Einwendungspunktes "unvollständige Planunterlagen – Anlage 13.4" wird auf die Inhaltsgleiche **Einwendung lfd. Nr. 7** der Regierung – lfd. Nr. 35 der Erwiderung sowie die Erwiderung der DB und Stellungnahme der Anhörungsbehörde verwiesen.
3. Die Einwender bemängeln das Fehlen neuer Messdaten. Der Haltepunkt sei mittig zwischen 4 Gleisen geplant, nur die Westgleise würden um ca. 2 m an die Wohnbebauung herangerückt. Neue Messdaten durch den geringeren Abstand zur Wohnbebauung für die Prognoseberechnung Lärm- und Erschütterung, Sekundärschall fehlten jedoch. Diese seien zwar durch Rotdruck geändert worden, die Werte jedoch unverändert verblieben. Bei der Adalbert-Stifter Schule mit angrenzendem Pausenhof, vor dem Haltepunkt mit nur 7,50 m, sei dies nicht nachvollziehbar.

Die Antragstellerin verweist in ihrer Erwiderung darauf, dass im Zusammenhang mit der geänderten Planung zum Neubau des Haltepunkts Forchheim Nord keine neuen Messdaten zu erheben waren, da sich die bestehende Situation nicht geändert und die künftige Situation durch entsprechende Berechnungen ausreichend Berücksichtigung gefunden habe. Im Übrigen seien für die entsprechend repräsentativ ausgewählten Gebäude und insbesondere auch für die Adalbert-Stifter-Schule durchaus andere Beurteilungsgrößen für den Prognose-Fall aufgrund der geänderten Planung zum Neubau des Haltepunkts Forchheim Nord berechnet worden.

Die Anhörungsbehörde folgt auch hier der Argumentation der Vorhabenträgerin.

4. Die Einwender erheben Einspruch gegen die Verwendung der geplanten Lärmschutzwände durch Wohngebiete und Schulbereich als undurchsichtige

hochabsorbierende Wände, da hierdurch eine Rücksichtnahme auf Anwohner, Schulen, Pflanzen, Tierwelt und Menschen - obwohl möglich - ignoriert werde. In der Richtlinie DB 8002001 (von der Deutschen Bahn herausgegeben) stehe im Text: "Die Lärmschutzwände müssen ansprechend gestaltet sein". Die Begründung der DB Netze AG Nürnberg, dass durchsichtige Lärmschutzwände wesentlich weniger Schall absorbierten, der dann zu ertragen sei, treffe nicht zu, da nach einem Schreiben des BMVD (im Anhang) sehr wohl die Möglichkeit bestehe, hier durchsichtige Lärmschutzwände zu verwenden.

Entsprechend der Auflagen des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 erfolge die farbliche und teiltransparente Gestaltung der Schallschutzwände in Abstimmung mit den Städten und Kommunen, wobei eine mögliche Änderung der Ausführung und Gestaltung der Schallschutzwände keine schallmindernde Wirkung verursachen dürfe, so die Erwiderung der DB Netz AG. Im Übrigen verursachten aufgrund physikalischer Aspekte durch die Höhe des Absorptionsgrads transparente Schallschutzwände höhere Beurteilungspegel als hochabsorbierende Schallschutzwände, die z. B. durch eine weitere Erhöhung der Schallschutzwände zu kompensieren wären. Aus dem zitierten Schreiben des BMVD lasse sich demzufolge auch kein Widerspruch zur bisherigen Behandlung zur Gestaltung der Schallschutzwände im Planfeststellungsbeschluss erkennen. Die Gestaltung der Lärmschutzwände sei im Ergebnis der Abstimmungen mit der Stadt Forchheim im Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 unter Ziffer 3.3.5.3 ff, verbindlich geregelt. Die Anwohner der Jean-Paul-Str. hätten sich bei den Umfragen der Stadt Forchheim für eine geschlossene Ausführung der Lärmschutzwand ausgesprochen. Das weitere Gestaltungskonzept für den Ausbau der Jean-Paul-Str. liege bei der Stadt Forchheim.

Die Regierung von Oberfranken stimmt den Ausführungen der DB Netz AG zur Gestaltung der Schallschutzwände, insbesondere dem Hinweis auf die verbindlichen Regelungen im Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016, zu.

5. Die Einwendungsführer erheben zudem Einspruch gegen die Ungleichbehandlung im Zusammenhang mit Schallschutzfenstern dem Grunde nach. Die DB Netze AG erstatte die Kosten für Lärmschutzfenster bei Anspruch als Erstausrüstung. Seien bereits ausreichende Lärmschutzfenster vom Besitzer eingebaut, erstatte sie nichts. Es mache keinen Unterschied der Entschädigungszahlung für eine Erstausrüstung, ob bereits Schallschutzfenster eingebaut seien. Der Richtwert der Erhaltungsdauer für Schallschutzfenster betrage ca. 25 Jahre. So sei die Restdauer der Nutzung der eingebauten Schallschutzfenster zu Grunde zu legen und zu entschädigen. Bei bereits vom Hauseigentümer im Vorgriff eingebauten Schallschutzfenstern seien Fensterdichtungen und Fensterbeschläge neu einzustellen. Es bestehe nach dem Gesetz zudem Anspruch auf den Einbau einer voll funktionsfähigen Lüftungsanlage.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass im vorliegenden Planänderungsverfahren der rechtskräftige Anspruch auf passive Maßnahmen zum Schallschutz dem Grunde nach festgestellt werde. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen regle die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege- Schutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV). Sofern die vorhandene Bausubstanz diesen Anforderungen genüge, seien daher keine weiteren Maßnahmen, für die ein Kostenersatzanspruch bestehen würde, erforderlich.

Die Anhörungsbehörde bedauert zwar, dass bei bereits durch die Besitzer vorgenommenen bestehenden ausreichenden Lärmschutzmaßnahmen keine Erstattungsansprüche geltend gemacht werden können, sieht jedoch keine rechtliche Möglichkeit, die Vorhabenträgerin in diesem Fall zu Zahlungen zu veranlassen.

6. Die Einwender erheben Einspruch gegen die Verweigerung der Übernahme von Folgekosten für Lärmschutzfenster und Lüftungsanlagen, solange der Schienenlärm bestehe. Ein Lärmverursacher müsse die Kosten für die Aufrechterhaltung der gesetzlich bestimmten Unterhaltskosten der Minimierung tragen. Für staatliche Verursacher gelte keine Ausnahmeregelung.

Hierzu entgegnet die DB, dass im vorliegenden Planänderungsverfahren der rechtskräftige Anspruch auf passive Maßnahmen zum Schallschutz dem Grunde nach festgestellt werde. Die konkrete Ausgestaltung von passiven Schallschutzmaßnahmen und die Höhe der Entschädigung sei nicht Gegenstand der vorliegenden Planänderung. Deren tatsächliche Erforderlichkeit werde erst im Rahmen der Realisierung auf Grundlage der 24. Bundesimmissionsschutzverordnung festgestellt.

Die Regierung von Oberfranken hat den Ausführungen der Antragstellerin nichts hinzuzufügen.

7. Die Einwendungsführer wenden sich gegen einen pauschalen Hinweis auf das "besonders überwachte Gleis (BÜG)", auf Grund dessen automatisch der Schienenlärm minimiert werde und kein schriftlicher Nachweis öffentlich darüber geführt werde. Es werde gefordert, dass die DB Netze AG die Intervalle der Überprüfung des BÜG schriftlich zu veröffentlichen hätte. Das sei notwendig, da Lärm- und Sekundärschall mit dem Hinweis einer regelmäßigen Prüfung minimiert würden. Es sei zu erwarten, dass durch die dann alle 3-4 Minuten fahrenden Züge die Unebenheiten der Schienenoberfläche und damit auch die Lautstärke wieder zunehmen werde.

Die Vorhabenträgerin verweist darauf, dass mit der Verfügung des Eisenbahn-Bundesamtes (EBA) vom 16.03.1998, „Pegelabschlag für das „Besonders überwachte Gleis“ (BüG) gemäß der Fußnote zur Tabelle C (Korrekturglied DFb) der Anlage 2 zu § 3 der 16. BImSchV, veröffentlicht im Verkehrsblatt, Heft 7 – 1998, Seite 262 ff“ dieses Verfahren als Stand der Technik anerkannt sei. Es sei als Schallschutzmaßnahme an der Quelle vorrangig noch vor aktiven Schallschutzmaßnahmen und passiven Schallschutzmaßnahmen einzusetzen, wobei aktive und passive Maßnahmen sowie das BüG auch kombiniert werden könnten. Gemäß der Verfügung des EBA sei für das Verfahren BüG eine dauerhafte zusätzliche Pegelminderung von 3 dB(A) (Gleispflegeabschlag) nachgewiesen, wodurch für die vorgesehene Oberbauform „Schotterbett–Betonschwelle“ das Korrekturglied DFb für die Fahrbahnoberfläche einen Wert von DFb = – 1 dB

(A) annehme. Diese Maßnahme des aktiven Schallschutzes werde durch die ständige Rechtsprechung regelmäßig bestätigt. Für Strecken, bei denen das BÜG Anwendung finde, sei jeweils in einem Abstand von 6 Monaten der Zustand der Schienen auf Riffelbildung zu prüfen und nachzuweisen, dass die Schallpegelreduktion von 3 dB(A) eingehalten werde. Sei dies nicht der Fall, so sei das Schleifen der Schienen innerhalb von 2 Monaten vorzunehmen. Die Kontrolle der regelmäßigen Maßnahmen erfolge durch das Eisenbahnbundesamt EBA. Entsprechende Auflagen seien bereits im rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 enthalten.

Die Regierung von Oberfranken kann der Erwiderung der DB Netz AG folgen, stellt jedoch anheim, die Intervalle der Überprüfung des BÜG zu veröffentlichen. Anbieten würde sich hierzu die Homepage der DB zum Verkehrsprojekt Deutsche Einheit 8.

8. Die Einwender erheben zudem Einspruch gegen die Reduzierung der Prognosedaten durch die Verwendung einer Schwellenbesohlung. Die DB Netze habe den wissenschaftlichen Nachweis für deren Wirksamkeit nicht erbracht. Sie sei auch bei der DB (DB Richtlinie 8002001) nicht zugelassen. Die Schwellenbesohlung sei von der DB für den Schutz des Schienenoberbaus geprüft und verlängere die Intervalle für deren Reparatur.

Die DB erwidert hierzu, dass die vorliegend für den Einsatz geplante „weiche Schwellenbesohlung“ dem Erschütterungsschutz diene und nicht der Reduzierung der Schotterbeanspruchung. Bei der sogenannten Schwellenbesohlung handele es sich um speziell entwickelte Kunststoffmatten, die bei der Herstellung der Betonschwelle an der Unterseite der Schwelle angebracht würden und bei unterschiedlichen Anwendungen bei der DB AG zum Einsatz kämen. Bei der DB AG würden dabei zum einen „harte Schwellenbesohlungen“ zur Minderung der Schotterbeanspruchung und zum anderen „weiche Schwellenbesohlungen“ zur Minderung von Körperschall eingesetzt. Für den vorliegenden Anwendungsfall kämen sogenannte „weiche Schwellensole“ zum Einsatz, die die Übertragung von Schwingungen – verursacht durch den Rad-Schiene-Kontakt bei Zugüberfahrt – durch gezielten Einbau einer elastischen

Schicht zwischen Schwelle und Schotter reduzierten. Diese seien als wirksame Schutzmaßnahme technisch anerkannt und zugelassen. Für die Prognoseberechnungen für Erschütterungen im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens seien Dämmwirkungen verwendet worden, die im Rahmen der Produktentwicklung und bei verschiedenen vorangegangenen Projekten durch Messungen im Betrieb ermittelt worden seien. Die angesetzten Dämmwirkungen trafen Aussagen zu der zu erwartenden Wirksamkeit einer Schutzmaßnahme. Entsprechend der Auflagen des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 sei zudem ein Vorbehalt definiert (siehe Kapitel A.8.8.2.b und c), der die Wirksamkeit der planfestgestellten Schutzmaßnahmen prüfen werde.

Die Anhörungsbehörde folgt den Ausführungen der Vorhabenträgerin und verweist insbesondere auf den im Planfeststellungsbeschluss vorhandenen Vorbehalt der Prüfung der Wirksamkeit der planfestgestellten Schutzmaßnahmen.

9. Die Einwander lehnen das Angebot der DB Netze AG, für den Außenbereich, wie z.B. Balkone, bei Überschreiten des Tageswertes von 59 dB den Bau eines Wintergartens oder eine Entschädigung zu zahlen, ab. Sie fordern dagegen, bei Überschreiten der dB- Werte im Außenbereich die Übernahme und Entschädigung des Grundstücks und Wohneigentum. Das Angebot der DB Netze AG sei eine für den Eigentümer unzumutbare Lösung.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass Entschädigungen oder Übernahmeansprüche außerhalb des Planänderungsverfahrens, entsprechend der dafür geltenden rechtlichen Vorschriften, geregelt würden. Im Übrigen sei bei Beurteilungspegeln bis zu 56 dB(A) im ebenerdigen Außenwohnbereich bzw. bis zu 63 dB(A) im Dachgeschoss am Tag kein Übernahmeanspruch für das Grundstück erkennbar, da sich durch die Ausbaumaßnahmen sowohl die Beurteilungspegel reduzieren würden als auch die eigentumsrechtliche Zumutbarkeit von 70 dB(A) am Tag deutlich unterschritten werde.

Die Anhörungsbehörde sieht hier keinen Anspruch auf Übernahme des Grundstücks gegen Entschädigung, da diese voraussetzen würde, dass das Grundstück durch die Auswirkungen des Vorhabens schwer und unerträglich betroffen und damit die enteignungsrechtliche „Zumutbarkeitsschwelle“ überschritten wird, vgl. BVerwG, Urt. v. 6.6.2002 - BVERWG Aktenzeichen 4A4400 4 A 44.00 -, Buchholz 316 § VWVFG § 74 VwVfG Nr. 59 = NVwZ 2003, NVWZ Jahr 2003 Seite 209 ff.) (amtlicher Leitsatz).

10. Die Einwendungsführer rügen die aus ihrer Sicht unvollständige Auslegung der Planunterlagen und fordern die DB Netze AG auf, für die neue Planung des Haltepunktes die gesetzlichen Vorgaben und Berechnungen einzuhalten und öffentlich auszulegen. Die neue Planung müsse auch die neue Rechtslage zu Grunde legen und nicht auf alte Verfahren zurückgreifen.

Die gesetzlichen Vorgaben und Berechnungsansätze seien eingehalten wollen, so die Erwiderung der DB. Das Planänderungsverfahren entspreche den geltenden Gesetzen, weshalb der Einwand zurückgewiesen werde. Inhalt und Umfang der ausgelegten Unterlagen genügen der für Planunterlagen erforderlichen Anstoßfunktion für deren tatsächliche und rechtliche Beurteilung.

Die Anhörungsbehörde stimmt der Erwiderung der DB Netz AG zu.

11. Des Weiteren erheben die Einwender Einspruch gegen mögliche Forderungen der DB Netze AG, für entstehende Arbeiten auf Vorkasse zu gehen und auf Antrag zu erstatten. Der finanzielle Unsicherheitsfaktor auf vollständige Erstattung sei ein großes Risiko. Es werde daher gefordert, dass all diese Arbeiten auf Namen und Rechnung der DB ausgeführt würden.

Die Antragstellerin verweist darauf, dass das Prozedere bei der Abwicklung der passiven Schallschutzmaßnahmen gängige Praxis sei und bislang bereits im Ausbauabschnitt 17 und 18 (Erlangen-Eltersdorf bis Forchheim Bf) reibungslos angewendet worden sei. Es bestehe kein Risiko, das Verfahren werde im Vorfeld transparent und eindeutig erläutert. Das Risiko auf unvollständige Erstattung sei unbegründet. Der Maßnahmenkatalog zum

passiven Schallschutz werde durch ein anerkanntes Ingenieurbüro ermittelt und sei Grundlage für die vom Betroffenen einzuholenden Angebote. Aus der Prüfung und Freigabe der Angebote durch das anerkannte Ingenieurbüro ergebe sich unzweifelhaft, welche Leistungen ersetzt würden. Das Risiko einer unvollständigen Erstattung sei damit nicht gegeben.

Die Regierung von Oberfranken sieht in dem Seitens der Antragstellerin vorgesehenen Prozedere zur Abwicklung der passiven Schallschutzmaßnahmen keine Nachteile für die Einwendungsführer.

12. Die Einwender erheben Einspruch gegen den Ausbau der Hochgeschwindigkeitstrasse, weil deren Eigentum um 52 qm verkleinert werde und der schmale Reststreifen auf Bahnseite für eine Nutzung wertlos würde. Fenster und Türen auf der Gartenseite müssten im Sommer wegen Lärm geschlossen bleiben. Ein auf der Stadtratssitzung angebotener Wintergarten oder eine Entschädigungszahlung sei für sie unzumutbar. Durch eine Neuberechnung Lärm- und Erschütterung durch den Haltepunkt träte eine Verstärkung auch für Sekundären Schall ein. Es werde daher eine Übernahme des Grundstücks mit dem Gebäude gefordert. Die Unzumutbarkeit der Lebens-, Wohn- bzw. Nutzungsbedingungen seien nach dem Grundgesetz unzulässig.

Die DB erwidert hierzu, dass das Risiko auf unvollständige Erstattung unbegründet sei. Der Maßnahmenkatalog zum passiven Schallschutz werde durch ein anerkanntes Ingenieurbüro ermittelt und sei Grundlage für die vom Betroffenen einzuholenden Angebote. Aus der Prüfung und Freigabe der Angebote durch das anerkannte Ingenieurbüro ergebe sich unzweifelhaft, welche Leistungen ersetzt würden. Das Risiko einer unvollständigen Erstattung sei damit nicht gegeben. Auch gelte hier, dass Entschädigungen oder Übernahmeansprüche außerhalb des Planänderungsverfahrens, entsprechend der dafür geltenden rechtlichen Vorschriften, geregelt würden. Der angeführte Flächen- und Nutzungsverlust begründe keinen Übernahmeanspruch des gesamten Anwesens. Im Übrigen sei bei Beurteilungspegeln bis zu 56 dB(A) im ebenerdigen Außenwohnbereich bzw.

bis zu 63 dB(A) im Dachgeschoss am Tag kein Übernahmeanspruch für das Grundstück erkennbar, da sich durch die Ausbaumaßnahmen sowohl die Beurteilungspegel reduzieren würden als auch die eigentumsrechtliche Zumutbarkeit von 70 dB(A) am Tag deutlich unterschritten werde.

Die Anhörungsbehörde sieht hier keinen Anspruch auf Übernahme des Grundstücks gegen Entschädigung, da diese voraussetzen würde, dass das Grundstück durch die Auswirkungen des Vorhabens schwer und unerträglich betroffen und damit die enteignungsrechtliche „Zumutbarkeitsschwelle“ überschritten wird, vgl. BVerwG, Urt. v. 6.6.2002 - BVERWG Aktenzeichen 4A4400 4 A 44.00 -, Buchholz 316 § VWVFG § 74 VwVfG Nr. 59 = NVwZ 2003, NVWZ Jahr 2003 Seite 209 ff.) (amtlicher Leitsatz).

Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. Die Forderung wird zurückgewiesen. Das Nähere hierzu ist unter B.4.2.2 zu entnehmen.

Zu 2. Die Forderung wird zurückgewiesen. Siehe zu Einwender Nr. 7 unter BXY

Zu 3. Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Luftschall wird gerechnet. Darüber hinaus ist untunlich im bestehenden 2-gleisigem Bestand weitere (Erschütterungs-) Messungen durchzuführen. Denn diese Nullmessungen wurden bereits durchgeführt, auch im Anwesen des Einwenders. Eine nochmalige Messung ergibt keinen wesentlichen Erkenntnisgewinn für den Ausbreitungsweg der Erschütterungen und des sekundären Luftschalls im Boden. Im Übrigen verbleibt der aktive Schallschutz im Bereich des Anwesens des Einwenders in seiner am 22.01.2016 planfestgestellte Form bestehen.

Zu 4. Die Forderung wird zurückgewiesen, da die Gestaltung der Lärmschutzwand bereits bestandskräftig geregelt ist. Eine Begründung, warum nunmehr wegen des geringeren Abstandes der Lärmschutzwand zum Anwesen des Einwenders eine Neuentscheidung über die Gestaltung erforderlich würde, ist nicht ersichtlich und wurde auch vom Einwender nicht vorgetragen.

Im Übrigen wiegt der Anspruch auf Einhaltung der Werte der Lärmvorsorge schwerer als die Ausgestaltung der Lärmschutzwände mit transparenten Elementen für Blickbeziehungen. Denn die transparenten Elemente sind nicht nur schallreflektierend, sondern zudem auch nicht hochabsorbierend. Entsprechend höher müssten im Bereich des Anwesens der Einwender die Lärmschutzwände

werden, um durch zusätzliche Schallbeugungseffekte über Oberkante der höheren Lärmschutzwand die Werte der Lärmvorsorge wieder zu erreichen.

Zu 5. Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Schallschutz ist mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 geregelt. Eine Zunahme von Immissionen, die weiteren zusätzlichen Schallschutz erforderlich machen, würde ist ausweislich der Schalltechnischen Untersuchung nicht gegeben. Im Übrigen schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Einschätzung der Anhörungsbehörde an.

Zu 6. Die Forderung wird zurückgewiesen. Es sei hier auch analog auf die Entscheidung zu 5. verwiesen.

Zu 7. Die Forderung zurückgewiesen. Das BüG ist bereits planfestgestellt.

Zu 8. Die Forderung wird zurückgewiesen. Besohlte Schwellen sind bereits planfestgestellt und hier nicht Gegenstand der Planänderung.

Zu 9. Die Forderung wegen Überschreitungen der Lärmwerte in den Außenwohnbereichen des Einwenders das Anwesen durch die Vorhabenträgerin zu übernehmen wird zurückgewiesen. Mit den Lärmschutzmaßnahmen können am Anwesen des Einwenders die gesetzlichen Werte der Lärmvorsorge eingehalten werden, nur nicht im Außenbereich. Diese Betroffenheit ist aber nicht von einer Schwere, die Ablösung des Anwesens erforderlich machen würde. Insofern besteht für den Außenwohnbereich ein Anspruch in Entschädigung in Geld.

Zu 10. Die Forderung wird zurückgewiesen. Es sei hier nochmals auf die Entscheidung unter B.4.2.2 verwiesen.

Zu 11. Die Forderung wird zurückgewiesen, weil sie ins Leere geht. Die Modalitäten wurden bereits im September 2014 beim Erörterungstermin zum Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 einem der beiden Einwender, der dort anwesend war, erläutert.

Zu 12. Die Forderung wird zurückgewiesen. Ausweislich des Grunderwerbsverzeichnisses wird zusätzlich zu den 6 m² dieser Planänderung die bereits planfestgestellten 46 m² dauerhaft benötigt. Die Gesamtzahl von 52 m² beträgt weniger als 10 % der ursprünglichen Grundstücksfläche. Es ist nicht ersichtlich, dass durch die zusätzlichen 6 m² - auch nicht in Bezug auf die Gesamtinanspruchnahme von 52 m² - die Nutzung des Anwesens samt Gebäude nicht mehr möglich oder unzumutbar erschwert wäre.

B.4.3.1.4 Einwender Nr. 15 (mit zugehöriger Erwidernummer 31 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 27.11.2018, insgesamt 1 Seite)

Die Einwendungsführer monieren, dass sie wegen der umfangreicheren Grundinanspruchnahme nicht genügend Fläche zum Parken hätten und daher eine der angrenzenden Parkplatzflächen als Ausgleichsfläche benötigen würden.

Die Vorhabenträgerin fordert, den Einwand zurückzuweisen, da die Anordnung von Abstellflächen auf dem Grundstück ausweislich des Lageplans unverändert möglich sei.

Die Anhörungsbehörde geht davon aus, dass diese Einwendung nicht im Zuge des Planänderungsverfahrens zu klären ist, sondern erst im Anschluss entsprechend den dafür geltenden rechtlichen Vorschriften.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen, Entschädigungen sind grundsätzlich in Geld zu leisten, jedoch kein Bestandteil planrechtlicher Zulassungsentscheidungen. Den Vorhabenträger und den Eigentümer steht es jedoch anderes als eine Entschädigung in Geld zu vereinbaren. Der Rückbau des Carports und die Versetzung der Mauer sowie Versetzung des Treppenpodestes ist bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 bestandkräftig geregelt. Ausweislich des Bauwerksverzeichnisses, planfestgestellte Anlage 0.2a, kommt es zu keinem weiteren Rückbau bzw. Versetzungen vom Anlagen des Einwenders. Die zusätzliche Grundinanspruchnahme beträgt 10 m². Hinzu kommt die planfestgestellte dauerhafte Grundinanspruchnahme von 40 m². Insgesamt kommt es zu einer dauerhaften Grundinanspruchnahme von 50 m². Dies ist weniger als 11 % der ursprünglichen Grundstücksfläche. Anhaltspunkte, welche besorgen lassen müssten, dass Anwesen könne nicht mehr oder nur noch in erheblich reduzierten Umfang genutzt werden, sind nicht ersichtlich und wurden auch nicht vorgetragen.

B.4.3.2 Sonstige Betroffene

B.4.3.2.1 Die Anhörungsbehörde hat in ihrer abschließenden Stellungnahme die Einwendungen und die Erwidernngen der Vorhabenträgerin zusammengefasst. Der Planfeststellungsbehörde liegen die Einwendungen und die Erwidernngen vor. Um Wiederholungen von Sachverhaltsdarstellungen zu vermeiden, ist hier alleine die Zusammenfassung der Anhörungsbehörde dargestellt.

B.4.3.2.2 Einwendung Nr. 1 (mit zugehöriger Erwidernngsnummer 06 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben ohne Datum, insgesamt 2 Seiten zzgl. Emailabdruck vom 10.11.2014 zum ursprünglichen Planfeststellungsverfahren)

[Hinweis der Planfeststellungsbehörde: Zur Forderung Nr.1 dieser Einwendung siehe am Ende der Einwendung.]

Die Anhörungsbehörde führt aus:

2. Die Einwendungsführer monieren, dass ihr Grundstück Fl.-Nr. in der Karl-Bröger-Str. als Mischgebiet deklariert worden sei.

Laut Bebauungsplan 3/2 der Stadt Forchheim vom 27.07.1956 seien zwar alle Grundstücke im Bereich der Bahn mit einem Streifen Gewerbe und einer angrenzenden Wohnbebauung ausgewiesen, für den Großteil der Flächen sei jedoch, bis auf Fl.-Nr. und das angrenzende Grundstück, die heutige Realnutzung "Wohnbebauung" eingetragen worden. Die tatsächliche Nutzung der Fl.-Nr. sei ebenfalls, wie bei allen anderen, mit Ausnahme der als Gewerbe eingezeichneten Halle, reine Wohnbebauung. Dieser Bebauungsplan sei nie aufgehoben oder geändert worden. Entgegen dieser Festsetzungen des Bebauungsplans seien die Fl.-Nr. und Fl.Nr. [Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: Es handelt sich um das angrenzende Nachbargrundstück] neu als Mischgebiet ausgewiesen, obwohl die Baugenehmigung für das Dreifamilienwohnhaus als Wohnbebauung genehmigt sei.

Die Vorhabenträgerin entgegnet hierzu, dass entsprechend des rechtskräftigen Bebauungsplans 3/2 der Stadt Forchheim vom 27.07.1956 die Art der baulichen Nutzung für das Grundstück aufgrund der Zulässigkeit von Gewerbe und Wohnen als Mischgebiet (MI) einzustufen sei.

Entsprechend der ursprünglichen Einwendung vom 20.02.2014 befinde sich auf dem besagten Grundstück eine gewerblich genutzte Lagerhalle, die entsprechend der BauNVO in Wohngebieten nicht zulässig wäre. Eine Änderung der Schutzwürdigkeit von einem Mischgebiet in ein Wohngebiet sei demzufolge für das vorliegende Anwesen nicht ersichtlich. Im Übrigen seien in Mischgebieten (MI) insbesondere auch Wohngebäude, wie hier das genehmigte Dreifamilienhaus, zulässig.

Die Anhörungsbehörde stimmt der Auffassung der Vorhabenträgerin zu.

3. Die Einwendungsführer bringen zudem vor, dass die Stoffeinträge über die Luft ignoriert würden und der Anschein erweckt werde, dass diese keine Rolle spielen. Derzeit sei durch den laufenden Bahnbetrieb bereits eine starke Luftverschmutzung vorhanden, die Photovoltaik-Anlage sei bereits heute mehrmals im Jahr zu reinigen. Die zusätzliche Belastung durch Staub aus den neuen Brems- und Beschleunigungsvorgängen werde ignoriert und nicht betrachtet. Wie unter Punkt 5.4 der Anlage 11.9 angesprochen, werde eine Beeinträchtigung lediglich für die Gewässer erwähnt mit einer nur dort umzusetzenden Sorgfaltspflicht. Dabei stellten selbst geringe Mengen zusätzlicher Stoffeinträge durch die immerwährende Belastung eine erhebliche Beeinträchtigung dar, die zusätzliche laufende Kosten verursachen würden. Die Staubemissionen aus den neuen umfangreicheren Bremsvorgängen in Verbindung mit der Aufwirbelung des Feinstaubes durch die Güterzüge und die ICEs stelle eine erhebliche zusätzliche Belastung und Gesundheitsgefährdung dar. Nach dem Verursacherprinzip werde daher Schadensausgleich für die zusätzlich erforderlichen Reinigungen der Photovoltaik-Anlage und ein entsprechendes Beweissicherungsverfahren gefordert. Auch hier sei zwingend ein Verschlechterungsverbot einzufordern.

Die DB Netz AG erwidert hierzu, dass die Stoffeinträge über die Luft im UVP-Bericht keinesfalls ignoriert würden. Es sei vielmehr so, dass in Bayern insgesamt die Belastungen durch Feinstaub rückläufig und die Grenzwerte der 39 BImSchV bereits im Jahr 2017 in Bayern vollumfänglich eingehalten worden seien (vgl. Immissionsmessungen LÜB – LfU Bayern). Messwerte dazu seien durch das LfU Bayern im Internet bereitgestellt. Die Messwerte

seien auf die Situation der Planänderung anwendbar. Für den Bereich der Planänderung würden die Immissionsgrenzwerte für Partikel gem. 39 BImSchV demnach ebenfalls eingehalten. Es seien somit keine erheblichen Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch durch Partikel im Bereich der Planänderung ersichtlich und ein Überschreiten der Grenzwerte der 39 BImSchV auch sehr unwahrscheinlich. Zudem habe auch das Screening keinerlei Gründe ergeben, um das Thema Feinstaub im UVP-Bericht ausführlich zu beschreiben. Aus oben genannten Gründen sei das Thema Feinstaub deshalb nicht im UVP-Bericht erwähnt worden. Durch die Bremsvorgänge entstehe zwar Feinstaub, allerdings trage dieser kaum zur Verschmutzung der Photovoltaik-Anlage bei. Zudem würden die Grenzwerte der 39. BImSchV eingehalten. Zur Verschmutzung der Photovoltaikanlage trage vielmehr Grobstaub bei, da dieser sich im Gegensatz zu Feinstaub nicht in der Schwebe halte und sich daher ablagern könne. Die Entstehung von Grobstaub sei vielseitig, begünstigt vor allem durch ackerbauliche Nutzung, welche auch im näheren Umfeld stattfindet. Seltener seien auch Ablagerungen von Grobstaub, dessen Entstehung durch Erosion von weiter entfernten Gebieten - über höhere Luftmassen - transportiert werde, bspw. Saharastaub. Entstehung von Grobstaub durch Bremsvorgänge könne ausgeschlossen werden. Der Anspruch auf Schadensausgleich für die „zusätzlich erforderliche Reinigung der Photovoltaikanlage“, sowie die Durchführung eines Beweissicherungsverfahrens könne daher nicht gewährt werden.

Die Regierung von Oberfranken folgt der Argumentation der Antragstellerin.

1. Des Weiteren haben die beiden Einwendungsführer einen erhöhten Eingriff in ihr Grundeigentum geltend gemacht und bemängelt, dass sie keine Erwidern der Vorhabenträgerin erhalten.

[Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: Dieser Punkt ist von der Anhörungsbehörde nicht behandelt worden.]

Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. Eine zusätzliche Belastung besteht nicht. Die Einwender wurden mit bestandskräftigem Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 mit einer Grunddienstbarkeit von 37 m² belastet. Vorübergehender bzw. Dauerhafter Grunderwerb erfolgte nicht und ist auch hier nicht Planungsgegenstand. Grund der bestandskräftigen Grunddienstbarkeit ist die Zugänglichkeit der DB zu ihren Anlagen, vor allem zu der planfestgestellten Lärmschutzwand im Zuge von Unterhaltungszwecken. Damit verbleibt den Einwendern nach wie vor das gesamte Grundstück in ihrem Eigentum. Die Belastung mit der inzwischen bestandskräftigen Grunddienstbarkeit erfolgte in der mildesten Form. Insofern liegt gar keine neue bzw. erschwerte Grundbetroffenheit vor, über die erneut zu entscheiden wäre.

Bei planrechtlichen Zulassungsverfahren ist eine erneute Einwendung auf eine zuvor von der Vorhabenträgerin abgegebenen Erwiderung generell nicht vorgesehen. Eine Weiterleitung der Erwiderung der Vorhabenträgerin an die Einwender ist insofern auch nicht im Teil V, Abschnitt 2, des VwVfG vorgesehen. Überdies wäre dafür die gesetzliche Einwendungsfrist für eine solche „Antworteinwendung“ verstrichen.

Zu 2.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Sie ist zudem nicht Gegenstand der hier verfahrensgegenständlichen Planänderung. Über geltend gemachte Gebietseinstufungen und die daraus folgenden Lärmschutzmaßnahmen ist im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 bereits entschieden worden. Es ist auch nicht erkennbar, weshalb wegen der Errichtung eines Mittelbahnsteigs die Sachlage neu bewertet werden müsse, weil die damalige Gebietseinstufung fehlerhaft gewesen hätte sein können. Ferner erfolgt im Bereich des Einwenders auch keine Änderung des aktiven Schallschutzkonzeptes. Es bleibt hier bei einer Mittelwand und zwei Außenwänden. Darüber hinaus hat sich die Gebietseinstufung seit dem ursprünglichen bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 nicht geändert, im Übrigen teilt die Planfeststellungsbehörde die Auffassung der Anhörungsbehörde.

Zu 3.

Die Einwender bemängeln zunächst die UVP-Ergebnisse, hauptsächlich wegen betriebsbedingtem Staub durch Anfahren und Bremsen sowie baubedingte Staubimmissionen. Hierzu hat die Vorhabenträgerin wie o.a. erwidert. Darüber hinaus machen noch sie die Beeinträchtigung von Klima und Luft geltend.

Hierzu ist anzumerken, dass durch den Bau eines Haltepunktes zwar betriebsbedingte zusätzliche Staubemissionen der bremsenden und anfahrenen S-Bahn-Züge im Bereich des Haltepunktes Forchheim Nord entstehen können, allerdings nur in einem nicht mehr als unerheblichen Umfang. Zum einem fahren die dort nicht haltenden Züge, wie z.B. ICE oder Güterzüge, i.d.R. ohne Bremsvorgang vorbei, so dass diese Züge überhaupt keine nennenswerte Zunahme an Stäuben bewirken können. Zum anderen bremsen moderne elektrische Triebwagen u.a. auch mit der sog. elektrischen Bremse, weil diese Bremsart verschleißfrei ist. D.h., dass auch durch die S-Bahn-Züge im Regelbetrieb nicht mit Staubentwicklungen gerechnet werden muss, die eine mehr als unerhebliche Beeinträchtigung des Schutzgutes Luft bewirken. Im Übrigen ist das Schutzgut Luft kein Belang des Einwenders; die beteiligten Umweltbehörden haben hierzu keinerlei Bedenken erhoben.

Baubedingte Staubimmissionen lassen sich oftmals nicht vermeiden, aber reduzieren. Insofern sei hier auf die Regelungen des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 22.01.2016 verwiesen. Eine darüber hinaus gehende Verpflichtung der Vorhabenträgerin besteht nicht, da das Bauen als solches zu den sogenannten sozialverträglichen Tätigkeiten gehört.

Die Forderung nach Reinigung der Photovoltaikanlage infolge betriebsbedingter Staubimmissionen wird zurückgewiesen. Denn diese Immissionen sind nicht mehr als unerheblich größer als im ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 bestandskräftig geregelt. Über die Forderung baubedingter Immissionen ist hier nichts zu entscheiden, da diese Immissionen – wie erwähnt - im Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 geregelt sind und anlagebedingte Staubimmissionen durch den Bahnsteig und der Zuwegungsrampe hier gar nicht zu besorgen sind. Hinsichtlich des geforderten Beweissicherungsverfahrens sei ebenso auf die Regelung im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses verwiesen.

B.4.3.2.3 Einwendung Nr. 2 (mit zugehöriger Erwidernummer 12 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 31.10.2018, insgesamt 1 Seite)

1. Der Einwender lehnt die Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 bezüglich des Neubaus Haltepunkt Forchheim-Nord, Bahn-km

39,708 bis Bahn-km 40,466 der Strecke 5900 Nürnberg Hauptbahnhof-Bamberg ab. Als direkter Anwohner sehe er signifikante Verschlechterungen in Bezug auf den aktiven und passiven Schallschutz sowie auf den Erschütterungsschutz im direkten Umfeld der Strecke. Dies betreffe nicht nur die Bauzeit, sondern insbesondere auch den Betrieb der Strecke.

Die Vorhabenträgerin nimmt den Hinweis zur Kenntnis, erkennt jedoch durch die Maßnahme keine Verschlechterung hinsichtlich des Schall- und Erschütterungsschutzes.

Die Anhörungsbehörde verweist auf die einschlägigen Ausführungen zu Schall und Erschütterungen oben I. und II.

[Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: In diesen Kapiteln I. und II. hat sich die Anhörungsbehörde die TöB-Stellungnahmen des Bayerischen Landesamt für Umwelt – unter I. – und der Stadt Forchheim – unter II. – in ihrer abschließenden Stellungnahme vom 17.06.2018 abgehandelt.]

2. Der Einwendungsführer sieht zudem keine Notwendigkeit und keinen gravierenden Nutzen eines zusätzlichen Haltepunktes.

Der Haltepunkt werde auf Bestellung des Freistaats Bayern errichtet, so die Erwiderung der Antragstellerin. Der Nutzen sei entsprechend betrachtet und als positiv bewertet worden.

Dieser Argumentation der DB ist seitens der Regierung nichts hinzuzufügen.

Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Ausweislich der schall- und erschütterungstechnischen Untersuchungen liegen beim Einwender infolge des Heranrückens der beiden zusätzlichen Gleise an sein Anwesen keine

zusätzlichen Beeinträchtigungen vor, die zu mehr Schallschutz bzw. Erschütterungsschutz führen würden.

Zu 2.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Einwender ist nicht grundbetroffen. Er ist auch nicht von zusätzlichen Immissionen betroffen, die sein Anwesen derart berühren würden, so dass von einem enteignungsgleichen Eingriff zu reden wäre. Auch andere stärkere Betroffenheiten sind durch diese Planänderung nicht erkennbar. Somit ist die Errichtung des Haltepunktes vom Einwender zu dulden. Es ist kein privater Belang erkennbar, der zur Versagung des Baues führen würde, weil ein solcher Belang derart schwer wäge und dem obendrein nicht abgeholfen werden könnte. Die gesetzlichen Immissionen sind an seinem Anwesen eingehalten.

B.4.3.2.4 Einwendung Nr. 3 (mit zugehöriger Erwidernummer 13 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 07.11.2018, insgesamt 1 Seite)

1. Die Einwendungsführer bemängeln, dass bei der Prüfung, ob Überschreitungen des Immissionsgrenzwertes gem. 16. BImSchV vorliegen, am Anwesen in der Karl-Bröger-Straße nur in der Nacht Überschreitungen errechnet worden seien. Da das Anwesen direkt an der Grenze zu den Bereichen, bei denen es auch zu Überschreitungen am Tag komme, liege, beantragen die Einwender, dass eine nochmalige Überprüfung der Überschreitungen am Tag für das Anwesen durchzuführen sei. Die berechneten Lärmwerte müssten, unabhängig ob ein Anspruch auf passiven Lärmschutz vorliege oder nicht, erneut durch Messungen am Anwesen überprüft werden. Die Einwender weisen nochmals darauf hin, dass sich das Elternschlafzimmer im Obergeschoß (2.Stock - Schrägdach) befinde und die "Höhe" bei der Berechnung und Messung des Schalls mitberücksichtigt werden müsse. Eine Messung rein in Bodenhöhe sei hier nicht ausreichend.

Die Vorhabenträgerin erwidert, sie habe für das vorliegende Anwesen „Karl-Bröger-Straße“ in Forchheim im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Erdgeschoss, das Obergeschoss und das Dachgeschoss die entsprechenden Beurteilungspegel ermittelt und mit den heranzuziehenden

Immissionsgrenzwerten der 16. BImSchV für Wohngebiete (59/49 dB(A) Tag/Nacht) verglichen. Demzufolge würden am vorliegenden Anwesen unter Berücksichtigung der planfestgestellten Schallschutzmaßnahmen bei Beurteilungspegeln von bis zu 52/54 dB(A) Tag/Nacht die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag um mindestens 7 dB(A) unterschritten und in der Nacht um bis zu 5 dB(A) überschritten. Aufgrund der Überschreitung der Grenzwerte in der Nacht entstehe der Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach für Räume, die überwiegend zum Schlafen benutzt werden. Ein Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach könne jedoch aufgrund der Einhaltung des Immissionsgrenzwerts von 59 dB(A) am Tag nicht für Wohnräume, die tagsüber genutzt werden, gewährleistet werden. Auf der Grundlage von § 43 Abs. 1 Nr. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG) sei zum Schutz vor schädlichen Umwelteinwirkungen die 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) erlassen, in der sogenannte Immissionsgrenzwerte festgelegt seien. Nach § 41 BImSchG seien bei Überschreitung dieser Grenzwerte Schallschutzmaßnahmen zu ergreifen, um schädliche Umwelteinwirkungen durch Lärm zu vermeiden. Die Ermittlung der sog. Beurteilungspegel an den jeweiligen Anwesen, die im Weiteren mit den Immissionsgrenzwerten zu vergleichen seien, erfolge dabei nach dem in der Anlage 2 zur 16. BImSchV angegebenen Berechnungsverfahren. Die 16. BImSchV gehe dabei von Berechnungen und nicht von Messungen aus. Messungen seien im Hinblick auf die Ermittlung der Anspruchsberechtigung auf Schallschutz im Rahmen o. g. Verordnung nicht zielführend und auch nach Inbetriebnahme der Strecke nicht vorgesehen.

Die Anhörungsbehörde stimmt dem zu.

2. Die Einwender fordern eine schriftliche Stellungnahme zu den Einwendungen, um ggf. rechtliche Schritte zur Durchsetzung ihrer Rechte einleiten zu können. Sie setzen hierzu eine Frist bis zum 31.12.2018 und gehen davon aus, dass danach ihre Einwendungen akzeptiert seien und im Frühjahr 2019 Handwerker beauftragt werden könnten, um die notwendigen

Maßnahmen zum Schallschutz (z.B. Einbau Schallschutzfenster etc.) durchführen zu lassen.

Hierzu entgegnet die DB Netz AG, dass eine schriftliche Weiterleitung der Stellungnahme zu den Einwendungen nicht durch die Vorhabenträger, sondern nur von der Anhörungsbehörde erfolgen könne. Erst mit Vorliegen des Planänderungsbeschlusses, der für das Anwesen die Kostenerstattung für passive Schallschutzmaßnahmen festsetze, entstehe ein Anspruch auf Umsetzung der passiven Schallschutzmaßnahmen. Die Realisierung der passiven Schallschutzmaßnahmen könne demzufolge erst nach Vorliegen des Planänderungsbeschlusses im Zuge der Baumaßnahme in Kooperation mit dem Hauseigentümer (Antragsstellung, Ortstermine, Angebotseinholung etc.) erfolgen und werde in der Regel bis zur Inbetriebnahme der viergleisigen Strecke abgeschlossen sein.

Die Anhörungsbehörde weist darauf hin, dass das Planfeststellungsverfahren gemäß § 73 ff. VwVfG keine Weitergabe schriftlicher Erwidernngen auf erhobene Einwendungen vorsehe und pflichtet der Erwidernng der DB Netz AG bei.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1.

Die Forderung nach einer erneuten Überprüfung des Schallschutzes hinsichtlich der Tagwerte der 16. BImSchV wird zurückgewiesen.

Das Anwesen der Einwender gehört zu einer Reihenhauseihe, die rechtwinklig zur Bahnstrecke errichtet wurde. Es ist das bahnseitig entferntest gelegene Haus dieser 6 Reihenhäuser. Es liegt im Bereich der EÜ über die Dietrich-Bonhoeffer-Str, etwas südlich der Straßenachse, ca. 50 m von den Gleisen entfernt. Ausweislich der Schalltabelle würde es ohne aktiven Schallschutz hier zu einer Zunahme kommen, weil der Schall nördlich der EÜ über die Dietrich-Bonhoeffer-Str. wegen der entfallenden Mittelwand (Zuwegungsrampe und Bahnsteig) hier eine gewisse Pegelerhöhung von ca. 1 dB erhöht wäre. Dies würde für die beiden unteren Etagen auf der westlichen Seite gelten, im 2-ten OG gäbe es keine (errechnete) Pegelerhöhung.

Durch die Errichtung der beiden 2 m hohen Lärmschutzwände auf den Treppenwangen der Zuwegungsrampe wird im Rahmen dieser Planänderung die Schallbetroffenheit am Anwesen der Einwender nur geringfügig erhöht. Denn es kommt in diesem Bereich nun eine 4-te Lärmschutzwand hinzu. Statt bisher 2 Außen- und einer Mittelwand stehen nun 2 Außen- und 2 (kleine) Mittelwände, welche die bisherige planfestgestellte Mittelwand nicht ganz ersetzen können. Im Bereich südlich der EÜ über die Dietrich-Bonhoeffer-Str. ändert sich nichts. Im Ergebnis ist für den Einwender die Schallbetroffenheit gegenüber der bestandskräftigen Lösung um je nach Etage von 0,6 bis 1,0 dB erhöht. Diese Zunahme liegt unterhalb der Wahrnehmungsschwelle. Ein erweiterter Anspruch auf zusätzlichen passivem Schallschutz, etwa, weil die Tagwerte der 16. BImSchV überschritten wären, ergibt sich ausweislich der Schalltabelle, Beilage 3a der Anlage 13 nicht. Die Tagwerte sind nach wie vor (gegenüber der planfestgestellten Lösung) deutlich eingehalten, sie liegen ca. 6 dB unter dem gesetzlichen Grenzwert. Die Einwender haben weiterhin Anspruch zusätzlichen Schallschutz nachts.

Die Forderung nach Schallmessungen wird zurückgewiesen, weil (künftige) Schallsituationen gar nicht in der Gegenwart gemessen werden können. Den dies würde einen vollendeten (Aus-) Bau voraussetzen, dessen Abänderung vor Fertigstellung hier erst planfestgestellt werden soll. Insoweit ist gem. 16. BImSchV der (künftige) Schall nach den dort geregelten Berechnungsmethoden zu berechnen.

Zu 2.

Die Forderung wird zurückgewiesen, die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Bewertung der Anhörungsbehörde an und verweist auch auf die gleichlautende Entscheidung zu Einwendung Nr. 1. Der im o.a. Einwendungsschreiben ferner noch enthaltene Verweis auf die Einwendungen zum ursprünglichen Planfeststellungsverfahren sind nicht Gegenstand dieses Planänderungsverfahrens, über diese Einwendungen ist im Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 entschieden bereits entschieden worden.

B.4.3.2.5 Einwendung Nr. 5 (mit zugehöriger Erwiderngsnummer 15 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 10.10.2018, insgesamt 2 Seiten)

1. Die Einwendungsführer beschreiben, dass ihr Grundstück, Karl-Bröger-Straße, (Wohnhaus mit Garten und Garage) im direkten Einflussbereich des geplanten S-Bahnhalts Forchheim-Nord liege. Unter Punkt 13.1 im Erläuterungsbericht - Schallschutz, Liste passiver Schallschutz (PFD, 8.213 KB) - falle ihr Objekt unter die Berechtigten zur Nachtzeit. Nach Einsicht der Lagepläne zum Neubau des geplanten S-Bahnhalts Forchheim-Nord solle ein Mittelbahnsteig mit einer Länge von 140 Metern erstellt werden. Es sollen hier S-Bahn-Züge im Stundentakt bis Bamberg geführt werden; ergänzend seien in den Hauptverkehrszeiten Regionalzüge vorgesehen. Durch den Neubau und den Bau des Mittelbahnsteigs entfalle die mittlere Lärmschutzwand. Deshalb erhöhten sich Schall- und Lärmpegel um ein Vielfaches, so dass sich ganz neue Lärmwerte ergeben würden. Deshalb müssten diese Werte erneut festgelegt werden. Aus diesen Gründen werde um eine nochmalige Überprüfung und genaueste Festlegung der Grenzwerte der ermittelten Lärmbeurteilungspegel für Nacht und Tag gebeten.

Die Vorhabenträgerin erwidert hierzu, dass aufgrund der vorliegenden Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss für den Neubau des S-Bahnhalts Forchheim Nord auch die schalltechnischen Untersuchungen angepasst worden seien. Durch den notwendigen Entfall der Mittelwand im Bereich des Bahnsteigs sei vorgesehen, die Höhe der bahnrechten Außenwand von bisher $h = 4,5$ m über Schienenoberkante (SO) auf eine Höhe von $h = 5,0$ m über SO anzupassen. Zudem entstehe gegenüber den Festlegungen des bisherigen Planfeststellungsbeschlusses ein weitergehender Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Die entsprechenden Beurteilungspegel aufgrund der vorliegenden Planänderung seien in der Beilage 3A der Anlage 13.1 (Erläuterungsbericht – Schallschutz) detailliert dokumentiert.

Die Anhörungsbehörde anerkennt die geplanten Kompensationsmaßnahmen der DB Netz AG sowie den weitergehenden

Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach an 27 weiteren Wohngebäuden.

2. Die Einwender befürchten zudem durch die vorgesehene Anpassung des Sendelbachgrabens dessen Anschwellen bei Starkregen mit einer Überschwemmungsgefahr für das eigene Grundstück.

Hierzu erwidert die DB Netz AG, dass eine Verschlechterung der Hydraulik nicht gegeben sei. Hochwasserereignisse (HQ100) seien im Rahmen der Berechnungen berücksichtigt. Eine Gefährdung des Grundstücks bestehe nicht.

Die Regierung von Oberfranken geht davon aus, dass die Berechnungen der Antragstellerin richtig sind, da insbesondere das Sachgebiet "Wasserwirtschaft" der Regierung von Oberfranken und das Wasserwirtschaftsamt keine gegenteiligen Stellungnahmen abgegeben haben.

Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1 Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Schalltechnische Untersuchung enthält alle notwendigen Angaben. Des Weiteren ist zur Milderung für die im Bahnsteigbereich wegfallende Mittelwand die Erhöhung der bahnrechten Lärmschutzwand um 0,5 m vorgesehen. Dennoch verbleiben noch zusätzliche Schallimmissionen, in der obersten Etage erhöht sich die Überschreitung des Nachtwertes von 1,7 auf 3,5 dB. Dies wird durch zusätzlichen passiven Schallschutz kompensiert, sodass die Grenzwerte der 16. BImSchV eingehalten sind.

Zu 2. Die Forderung wird zurückgewiesen, weil die Situation sich sogar etwas verbessert. Mit dem ursprünglichen bestandkräftigen Entwässerungskonzept wäre der gesamte angrenzende Bereich um den Bahnsteig in den Sendelbachgraben entwässert worden. Es entfällt jetzt der Niederschlagsbereich der Zuwegungsrampe, diese entwässert nunmehr in den Kanal im Bereich der EÜ über die Dietrich-Bonhoeffer-Str. Die bestandkräftig planfestgestellte Entwässerung in den Sendelbachgraben wird mit dieser

Planänderung in den Einleitmengen also reduziert. Entsprechend reduziert ist damit auch die abzuführende Wassermenge im Sendelbachgraben selbst. Es sei hier auch auf die o.a. Bewertung der Anhörungsbehörde verwiesen.

B.4.3.2.6 Einwendung Nr. 6 (mit zugehöriger Erwidernummer 29 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 26.11.2018, insgesamt 1 Seite):

Die Einwender erheben mit o.a. Schreiben folgende Einwendung:

„unser Grundstück Fl.Nr. in der Karl-Bröger-Str. ist in den Plänen der Bahn fälschlicherweise als Mischgebiet ausgewiesen.

Laut Bebauungsplan der Stadt Forchheim 3/2 vom 27.7.56 sind alle Grundstücke entlang der Bahn mit einem Streifen Gewerbe ausgewiesen. Unser Grundstück sowie das Nachbargrundstück Fl.Nr.1478/2 sind nun die einzigen, die in den Plänen der Bahn als Mischgebiet ausgewiesen sind, obwohl der Bebauungsplan der Stadt Forchheim vom 27.7.56 nie geändert wurde und die Bebauung als Wohnbebauung eingetragen ist. Wir dürfen Sie deshalb um Korrektur der Bahnpläne bitten.“

[Anmerkung der Planfeststellungsbehörde: Die Anhörungsbehörde hat diese Einwendung wegen der inhaltlich gleichen Forderung bei Einwender Nr. mit abgehandelt]

Die Vorhabenträgerin erwidert wie folgt

„Entsprechend des rechtskräftigen Bebauungsplans 3/2 der Stadt Forchheim vom 27.07.1956 ist die Art der baulichen Nutzung für das Grundstück aufgrund der Zulässigkeit von Gewerbe und Wohnen als Mischgebiet (MI) einzustufen. Zudem ist der Bereich von der Karl-Bröger-Straße X bis Y durch gewerbliche Nutzungen bzw. Wohnnutzungen geprägt. Eine Änderung der Schutzwürdigkeit von einem Mischgebiet in ein Wohngebiet ist demzufolge für das vorliegende Anwesen nicht ersichtlich. Im Übrigen sind in Mischgebieten (MI) insbesondere auch Wohngebäude zulässig.“

Es sei hier auf die inhaltsgleiche Forderung der Einwendung Nr. 1 unter B.4.3.2.2 und dort unter Nr. 2 verwiesen.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Frage der Gebietseinstufung stellt sich in diesem Verfahren nicht mehr. Diese Frage der Gebietseinstufungen ist Bestandteil des ursprünglichen Planfeststellungsbeschlusses vom 22.01.2016, der bestandskräftig ist. Für das Weitere siehe zur Entscheidung unter B.4.3.1.4, dort unter zu 2.

B.4.3.2.7 Einwendung Nr. 7 (mit zugehöriger Erwiderungsnummer 35 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 11.11.2018, insgesamt 2 Seiten)

1. Der Einwendungsführer bemängelt, dass er als Laie sich in der kurzen Zeit von vier Wochen nicht ohne Hilfe in die komplexe Materie einarbeiten könne. Da ihm Fachwissen fehle, um evtl. wichtige Fragen zu stellen, sehe er es als Verfahrensfehler, dass die Gutachten der zum Einspruch berechtigten Träger öffentlicher Belange und der Fachbehörden noch nicht vorliegen würden. Da diese Gutachten eine wichtige Orientierungshilfe für die Bürger sein könnten, werde Einspruch gegen die Vorgehensweise der Regierung von Oberfranken eingelegt.

Die Vorhabenträgerin führt hierzu im Einvernehmen mit der Anhörungsbehörde aus, dass die Auslegungsfristen durch den Gesetzgeber vorgegeben seien, die zeitliche Parallelität der Einwendungen der TÖB und der privaten Betroffenen den Verfahrensvorgaben entspreche und daher nicht zu beanstanden sei.

2. Der Einwender legt zudem Einspruch gegen die ausgelegten Planunterlagen ein, da diese unvollständig seien. Zumindest der Hinweis zu Messdaten, Anlage 13.4, die für die Lärmprognosen nach der 16. BImSchV verwendet wurden, sei nicht vorhanden. Dies sei jedoch Grundlage für die Lärm- und Erschütterungsberechnungen für die angrenzende Wohnbebauung.

Die DB Netz AG verweist darauf, dass Gegenstand des Verfahrens der Neubau des Haltepunkts Forchheim-Nord im Rahmen einer

Planänderung gemäß § 76 VwVfG zum Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 sei. Bei der vorliegenden Planänderung seien ausschließlich die geänderten Planunterlagen ausgelegt worden. Die bereits im Planfeststellungsverfahren von 1996 und im Planänderungsverfahren von 2013 öffentlich ausgelegten und anschließend erörterten Planfeststellungsunterlagen, die nicht Gegenstand dieses Verfahrens seien, könnten weiterhin eingesehen werden. Bei der Anlage 13.4, Messberichte, handele es sich dabei um eine Dokumentation der durchgeführten Messungen zum Erschütterungsschutz vor den Ausbaumaßnahmen, die im vorliegenden Planänderungsverfahren nicht angepasst worden seien.

Die Anhörungsbehörde pflichtet der Argumentation der Vorhabenträgerin zu und verweist auf den nachstehenden Link zur Homepage der Regierung von Oberfranken https://www.regierung.oberfranken.bayern.de/strassen_und_verkehr/verkehr/abspfa-18-19/index.php

3. Der Einwendungsführer zitiert, dass nach Richtlinie DB 8002001 Lärmschutzwände ansprechend gestaltet sein müssen. Im Abschnitt PFA 18/19 seien die Lärmschutzwände in der Stadt Forchheim "im freien Gelände, Friedhof, Gewerbegebiete, Schulen und Wohngebiete" jedoch einheitlich in grau abgetönten Schallschutzwänden ausgeführt. Eine dem Bereich angemessene, freundliche Ausführung habe nicht stattgefunden. Im Bahnhofsbereich sei das Umfeld "ansprechender", mit durchsichtigen Teilen im oberen Bereich, gestaltet worden. Er fordere daher für das Wohngebiet im Norden und die Nordschulen eine durchsichtige Lärmschutzwand, die das Umfeld weithin sichtbar freundlicher aussehene lasse. Laut einem Bericht im Fränkischen Tag vom 18.10.2018 sei der geplante Lärmschutz nicht plausibel: "In den Planunterlagen sei nämlich ein 2,5 Meter hoher Lärmschutz-Wall eingezeichnet, den es in der Realität gar nicht gebe. Die von der Bahn für den Lärmschutz in Auftrag gegebene Plausibilitäts-prüfung sei allein nach Aktenlage erstellt worden. Mit anderen Worten: Der Planer sei von Fakten ausgegangen, die so

aber gar nicht existieren." Hier werde eine Nachbesserung gefordert, die sich an der Realität orientiere.

Die Antragstellerin erwidert hierzu, dass entsprechend den Auflagen des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses des EBA vom 22.01.2016 die farbliche und teiltransparente Gestaltung der Schallschutzwände in Abstimmung mit den Städten und Kommunen erfolge, wobei eine mögliche Änderung der Ausführung und Gestaltung der Schallschutzwände keine schallmindernde Wirkung verursachen dürfe. Aufgrund physikalischer Aspekte durch die Höhe des Absorptionsgrads verursachten transparente Schallschutzwände höhere Beurteilungspegel als hochabsorbierende Schallschutzwände, die z.B. durch eine weitere Erhöhung der Schallschutzwände zu kompensieren wären. Die Gestaltung der Lärmschutzwände sei im Ergebnis mit der Stadt Forchheim im Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 verbindlich geregelt worden. Zu den Ausführungen des "Fränkischen Tags", die nicht Bestandteil der ausgelegten Unterlagen waren, erfolge keine Bewertung durch den Vorhabenträger.

Die Regierung von Oberfranken stimmt den Ausführungen der DB Netz AG zur Gestaltung der Schallschutzwände, insbesondere dem Hinweis auf die verbindlichen Regelungen im Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016, zu.

Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1. Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Planfeststellungsbehörde schließt sich der Bewertung der Anhörungsbehörde an, insbesondere zur Darstellungsweise sowie Art und Umfang der Planunterlagen, und ergänzt, dass planrechtliche Zulassungsverfahren, hier zumal mit Öffentlichkeitsbeteiligung, zwischen öffentlichen und privaten Belangen trennen. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung ist erforderlich, wenn sie gesetzlich vorgeschrieben ist. Da das Schutzgut Mensch erschwert betroffen ist, ist aus Sicht der Planfeststellungsbehörde die Notwendigkeit eines öffentlichen Verfahrens gegeben. Eine Öffentlichkeitsbeteiligung kann aber auch dann durchgeführt werden, wenn es eine unbekannte Anzahl von Betroffenen gibt oder noch unbekannte Betroffenheiten durch eine Einwendungslage ermittelt

werden sollen. Dies ist hier der Fall, die Anzahl der durch den Wegfall der Mittelwand im Bahnsteigbereich Betroffenen ist unbekannt, eine Einzelbeteiligung aller Betroffenen z.B. per Post somit nicht möglich.

Zu 2. Die Forderung wird zurückgewiesen. Das Nähere ist der entsprechenden Entscheidung unter B.4.3.2.4 enthalten, siehe dort die Entscheidung zu 2.

Zum Hinweis der Einwender auf einem 2,5 m hohen Lärmschutzwall mit Bezug auf einen Zeitungsartikel konnte die Planfeststellungsbehörde nicht feststellen, was für ein Lärmschutzwall gemeint sein soll. Ein ursprünglich geplanter Lärmschutzwall, allerdings mit einer Höhe von 5 m, nördlich des Schulzentrum bahnlinks wurde als gleichwertige und gleichhohe Lärmschutzwand letztendlich planfestgestellt. Sollte dieser gemeint gewesen sein, ist festzustellen, dass dieser aktive Lärmschutz, der als Wand am 22.01.2016 planfestgestellt wurde, nicht geändert werden soll.

B.4.3.2.8 Einwendung Nr. 8 (mit zugehöriger Erwidernummer 5 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 28.11.2018, insgesamt 2 Seiten)

1. Der Einwendungsführer teilt mit, seit dem Jahre 2004 am Standort S in 91301 Forchheim den elterlichen Betrieb, die B, zu führen. Im Jahre 2002 habe er zudem auf diesem Betriebsgrundstück ein Einfamilienwohnhaus errichtet, das er mit seiner Familie bewohne. Das Betriebs- und Wohngrundstück grenze im Osten direkt an die geplante ABS Nürnberg-Ebensfeld an. Er fordere, dass die verantwortlichen Planer für alle Folgeschäden an seinem Wohn- und Betriebsgrundstück aufzukommen hätten.

Die Vorhabenträgerin nehme den Hinweis zur Kenntnis, weise die Einwendung jedoch zurück, da hierfür ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 bestehe, mit dem die Zulässigkeit des Vorhabens rechtsgestaltend und insoweit abschließend geregelt worden sei.

Die Regierung von Oberfranken pflichtet der Erwidern der Antragstellerin bei.

2. Der Einwender befürchtet während der wahrscheinlich vier Jahre andauernden Bauphase (die Baustellenzufahrt soll über die Pestalozzistraße an seinem Gewerbebetrieb vorbeigeführt werden) erhebliche Umsatzeinbußen, da die Erschließungsstraße, d.h. die Kundenzufahrt zu seinem Betrieb, über Jahre hinweg von Baufahrzeugen und schwerem Gerät genutzt werde. Dies würde die für den Erhalt seines Betriebes notwendigen Tageseinnahmen aus dem Geschäftsbetrieb in der Pestalozzistraße erheblich schmälern, da Kunden diesen Baustellenbetrieb meiden und störungsfrei anfahrbare Konkurrenzbetriebe anfahren würden. Er fordere deshalb schon heute eine geldliche Entschädigung für die eintretenden Umsatzeinbußen. Des Weiteren sieht der Einwender eine erhebliche Minderung der Lebens- und Wohnqualität in seinem Wohnhaus Pestalozzistraße 4, die während der Bauphase durch Baufahrzeuge im Westen und Osten, aber auch durch die erheblich höheren Zugverkehre auf der Bahnlinie zu erwarten seien. Er fordere daher, den Baustellenverkehr nicht über die Pestalozzistraße bzw. Fritz-Hoffmann-Straße an seinem Wohn- und Gewerbegrundstück vorbei zu führen. Sollte dies nicht zu organisieren sein, fordere er diesbezüglich, aber auch bezüglich zu erwartender Störungen seiner Betriebszufahrt und damit einhergehender Umsatzeinbußen, eine entsprechende Entschädigung. Sollte die DB AG bezüglich dieser Fragen vorab keine rechtsverbindliche Zusage zur finanziellen Entschädigung abgeben, lehne der Einwendungsführer die vorgelegten Baupläne insgesamt entschieden ab.

Die DB weist die Einwendungen zurück. Es bestehe hierfür ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 mit dem die Zulässigkeit des Vorhabens rechtsgestaltend und insoweit abschließend geregelt worden sei. Aus dem Bau des Haltepunktes Forchheim-Nord ergäben sich für den Einwender keine neuen Betroffenheiten aus Folgeschäden. Es bestehe unverändert keine Verbindung zwischen der ca. bei km 40,4 beginnenden Baustraße und

der Baufläche des Haltepunktes. Die Baustellenerschließungswege und Logistikstraßen seien bereits mit Beschluss vom 22.01.2016 planfestgestellt. Eine Änderung der Baustellenlogistik im Rahmen des hier gegenständlichen Planänderungsverfahrens erfolge nicht und sei somit nicht Gegenstand des Verfahrens.

Die Anhörungsbehörde folgt der Argumentation der Vorhabenträgerin.

3. Durch die geringe Entfernung seines Grundstücks zur Trasse und zur möglichen Baustellenzufahrt befürchtet der Einwender Gesundheitsschädigungen sowohl in der Bauzeit durch Lärm, Staub und Schwerlastverkehr, als auch in der Betriebsphase, da die nächtlichen Lärmgrenzwerte der WHO trotz aktiver Lärmschutzmaßnahmen nicht eingehalten würden.

Auch diese Einwendung werde seitens der Antragstellerin zurückgewiesen. Es bestehe hierfür ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016, mit dem die Zulässigkeit des Vorhabens rechtsgestaltend und insoweit abschließend geregelt worden sei. Aus dem Bau des Haltepunktes Forchheim-Nord ergäben sich für den Einwender keine neuen Betroffenheiten aus Folgeschäden. Die Baustellenerschließungswege und Logistikstraßen seien bereits mit Beschluss vom 22.01.2016 planfestgestellt. Es bestehe unverändert keine Verbindung zwischen der ca. bei km 40,4 beginnenden Baustraße und der Baufläche des Haltepunktes. Eine Änderung der Baustellenlogistik im Rahmen des hier gegenständlichen Planänderungsverfahrens erfolge nicht und sei somit nicht Gegenstand des Verfahrens. Die Umsetzung der gesetzlich geforderten Schallschutzmaßnahmen bewirke eine deutliche Verbesserung der Schallsituation des Einwenders. Es seien keine Gesundheitsgefahren zu befürchten. Nach § 41 Abs. 1 Bundes-Immissionsschutzgesetzes (BImSchG) sei sicherzustellen, dass durch das Vorhaben keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind. Dies erfolge durch aktive Schallschutzmaßnahmen, soweit die

Kosten hierfür nicht außer Verhältnis zu dem Schutzzweck stehen würden (§ 41 Abs. 2 BImSchG). Eine gesetzliche Regelung, unter welchen Voraussetzungen eine Schutzmaßnahme nicht mehr verhältnismäßig sei, existiere jedoch nicht. Betroffene hätten prinzipiell einen Anspruch auf die Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Abs. 1 der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) am Tag und in der Nacht durch aktive Lärmschutzmaßnahmen (sog. „Vollschutz“), von dem aber nach Maßgabe des § 41 Abs. 2 BImSchG im Rahmen der Abwägung abgewichen werden könne. Im Rahmen der durch die Planfeststellungsbehörde durchzuführenden planerischen Abwägung sei die Auswahl zwischen verschiedenen in Betracht kommenden Schallschutzmaßnahmen zu treffen. Jedoch bestehe dieser Abwägungsspielraum nur in den durch § 41 Abs. 2 BImSchG gezogenen Grenzen, d.h. die Auswahlentscheidung habe sich an dem grundsätzlichen Vorrang aktiven Schallschutzes vor Maßnahmen des passiven Schallschutzes zu orientieren. Im Rahmen der vorliegenden Planfeststellungsunterlagen sei in umfangreichen Variantenuntersuchungen geprüft worden, welche Schallschutzmaßnahmen in den einzelnen Bereichen den gesetzlichen Grundsatz der Verhältnismäßigkeit von Kosten und Nutzen erfüllen. Weitergehende, als die bereits vorgesehenen aktiven Schallschutzmaßnahmen seien danach nicht verhältnismäßig. Die in der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) geregelten Grenzwerte würden verbindlich das den Betroffenen zumutbare Maß von Lärmimmissionen festlegen. Bei Einhaltung dieser Grenzwerte könne davon ausgegangen werden, dass keine gesundheitsschädlichen Folgen eintreten. Ein Eingriff in die von Art. 2 Abs. 2 Grundgesetz (GG) geschützte körperliche Unversehrtheit sei damit nicht gegeben. Die Anwendung anderer Beurteilungsgrundlagen bzw. Studien sei im Rahmen dieser Ausbaumaßnahme rechtlich nicht zulässig.

Die Regierung von Oberfranken stimmt den Ausführungen der DB auch in diesem Punkt zu.

4. Nach den derzeitigen Plänen sei längs seines Grundstücks auf der Bahnseite eine Lärmschutzwand in Höhe von 4 m vorgesehen, die jedoch an der nördlichen Grundstücksgrenze ende, so die weiteren Ausführungen des Einwenders. Da aufgrund dieser Situation für das Grundstück ein Lärmeinfallstrichter von Norden gerade in Richtung seines Wohnhauses entstehe, fordere er eine Verlängerung der Lärmschutzwand um mindestens weitere 100 m Richtung Eggolsheim. Die aktiven Lärmschutzmaßnahmen seien so anzulegen, dass auch bei den Freiflächen, der Terrasse und auf den Balkonen seines Wohnhauses die gesetzlich vorgeschriebenen Lärmschutzwerte eingehalten werden. Für sein Wohnhaus fordere er zudem passiven Lärmschutz.

Auch diese Einwendung werde seitens der Antragstellerin zurückgewiesen. Es bestehe hierfür ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016, mit dem die Zulässigkeit des Vorhabens rechtsgestaltend und insoweit abschließend geregelt worden sei. Entsprechend des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 sei bahnlinks eine Schallschutzwand in einer Höhe von $h = 4,0$ m über Schienenoberkante bis Bahn-km 40,775 planfestgestellt und ende somit ca. 300 m nördlich der nördlichen Grundstücksgrenze des vorliegenden Anwesens. Mit den planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen sei für das vorliegende Anwesen die Einhaltung der heranzuziehenden Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV sowohl am Tag als auch in der Nacht gewährleistet. Eine weitere Verlängerung der Schallschutzwand werde abgelehnt. Ergänzende passive Schallschutzmaßnahmen seien an dem Gebäude demzufolge nicht notwendig.

Die Anhörungsbehörde folgt der Antragstellerin mit deren Hinweis auf den am 22.01.2016 ergangenen, rechtskräftigen Planfeststellungsbeschluss.

5. Der Einwendungsführer bringt des Weiteren vor, dass sowohl der zu erwartende Baustellenverkehr über vier Jahre hinweg als auch der prognostizierte erhöhte Zugverkehr nach Fertigstellung Erschütterungen des Untergrundes verursache, was zu Rissbildungen und auch zu Beschädigungen seiner Gewächshäuser führen könne. Da in seinem Betrieb 1200 qm Betriebsflächen unter Glas stehen würden, müsse sichergestellt sein, dass nicht nur während der Bauzeit, sondern auch beim angepeilten Zugverkehr nach Fertigstellung keine Schäden an seinen Betriebsgebäuden entstünden. Er fordere daher vor Beginn aller Baumaßnahmen ein Beweissicherungsverfahren für sein Wohnhaus und die Betriebsgebäude zu Lasten des Bauträgers.

Die Einwendung werde seitens der Vorhabenträgerin zurückgewiesen. Es bestehe hierfür ein bestandskräftiger Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016, mit dem die Zulässigkeit des Vorhabens rechtsgestaltend und insoweit abschließend geregelt worden sei. Aus dem Bau des Haltepunkts Forchheim-Nord ergäben sich für den Einwender keine neuen Betroffenheiten aus Folgeschäden. Es bestehe unverändert keine Verbindung zwischen der ca. bei km 40,4 beginnenden Baustraße und der Bauffläche des Haltepunktes. Die Baustellenerschließungswege und Logistikstraßen seien bereits mit Beschluss vom 22.01.2016 planfestgestellt. Eine Änderung der Baustellenlogistik im Rahmen des hier gegenständlichen Planänderungsverfahrens erfolge nicht und sei somit nicht Gegenstand des Verfahrens.

Die Regierung von Oberfranken schließt sich hierzu der Argumentation der Vorhabenträgerin an.

6. Zudem fordere der Einwender bei den Ausbaumaßnahmen für die neuen Gleise und die aktiven Lärmschutzmaßnahmen eine Ausführung nach dem neuesten Stand der Technik. Ohne diese Ausführungen auf dem höchsten technischen Standard verweigere er seine Zustimmung zum geplanten Bau.

Auch diese Einwendung werde seitens der Vorhabenträgerin unter Hinweis auf den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 zurückgewiesen.

Die Anhörungsbehörde sieht auch zu diesem Einwand die DB im Recht, obgleich eine Ausführung der Ausbaumaßnahmen für die neuen Gleise und die aktiven Lärmschutzmaßnahmen nach dem neuesten Stand der Technik für die Anwohner der Schienenstrecke wünschenswert wäre.

7. Zusammenfassend weist der Einwender die Planunterlagen in der öffentlichen Auslegung in der jetzigen Form wegen Unvollständigkeit und teilweise Unverständnis der Inhalte zurück. Da seine Anliegen bei Weitem nicht hinreichend berücksichtigt würden, bitte er, seine Forderungen in die Planunterlagen zu übernehmen.

Die DB weist diese Einwendung zurück, da aus ihrer Sicht Inhalt und Umfang der ausgelegten Unterlagen der für Planunterlagen erforderlichen Anstoßfunktion für deren tatsächliche und rechtliche Beurteilung genügen.

Die Regierung von Oberfranken verkennt nicht, dass die Planfeststellungsunterlagen eine komplexe Materie darstellen, hält sie jedoch im Gegensatz zum Einwendungsführer weder für unvollständig noch für unverständlich.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Alle Forderungen werden zurückgewiesen. Die Einwendungen zu Baustraßen und Immissionen (außer Schall) beziehen sich allesamt auf den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016. Hierüber ist in dem vorgenannten Planfeststellungsbeschluss entschieden worden. Die gilt auch für Beweissicherungen. Die Einwendung ist diesbezüglich präkludiert. Neue oder erschwerte Betroffenheit ergeben sich beim Einwender auch nicht, weil im Umgriff seines Grundstückes keine Änderungen erfolgen.

Der Einwender trägt vor, dass er sein Haus im Jahre 2002 errichtet habe. Dies ist nach der erstmaligen Auslegung der Pläne, welche im Jahr 1997 stattgefunden hat. Somit kommt dem Einwender kein Schutzanspruch zu. Darüber hinaus liegen hinsichtlich der betriebsbedingten Schallimmissionen beim Einwender aber auch gar keine Schutzfälle vor. Mit dem aktiven Schallschutz ist ausweislich der Schalltabelle weiterhin keine Grenzwertüberschreitung beim Einwender vorhanden, die zusätzlichen passiven Schallschutz erfordern würde.

Es sei hier klarstellend angemerkt, dass es im Bereich des Einwender bahnlinks es zu keinerlei Änderung des planfestgestellten aktiven Schallschutzes kommt. Siehe hierzu auch zum Hinweis unter.

B.4.3.2.9 Einwendung Nr. 9 (mit zugehöriger Erwidernummer 44 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 19.11.2018, insgesamt 1 Seite)

Die Einwendungsführer erheben Einspruch gegen die Planfeststellung zum Neubau Haltepunkt Forchheim-Nord, da sich der mittlere Lärmpegel für deren Anwesen, Flur-Nr. X, durch den Neubau der S-Bahn Haltestelle um annähernd 30% erhöhen würde. Mittels verbesserter aktiver Lärmschutzmaßnahmen könnte nach Einschätzung der Einwender der Lärmpegel auf den ursprünglichen Wert (ohne S-Bahn-Haltestelle) reduziert werden, wenn die beiden Lärmschutzwände an der Rampe zum Bahnsteig statt mit einer geplanten Höhe von 2 m mit einer Höhe von 5 m errichtet würden. Zudem sollten die äußeren Lärmschutzwände im Bereich der Rampe und des Bahnsteiges statt mit einer geplanten Höhe von 5 m Höhe mit einer maximal zulässigen Höhe von 6 m errichtet werden, wodurch eine starke Reduzierung des Lärmpegels erreicht werden würde. Die damit verbundenen erhöhten Baukosten sollten nach erster Einschätzung durch die dadurch nicht benötigten zusätzlichen passiven Lärmschutz-Maßnahmen an den weiteren Anwesen kompensiert werden. Die Einwender bitten diese Vorschläge zu prüfen, da bekanntlich der aktive Lärmschutz dem passiven Lärmschutz vorgezogen werden müsse. Es sollte auch beachtet werden, dass sich die Anwohner vor allem in den Sommermonaten auch außerhalb des Gebäudes ohne zu starken Lärm von einem Arbeitstag erholen möchten.

Dies betreffe auch die angrenzenden Schulen während der Pausenzeiten.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass im Zusammenhang mit dem Neubau des Haltepunkts Forchheim-Nord im Bereich des Bahnsteigs der Entfall der Mittelwand über eine Länge von 140 m notwendig sei. Etwaige Änderungen der Beurteilungspegel durch die notwendige Aussparung der Mittelwand im Bereich des Haltepunkts würden teilweise zum einen durch eine Anpassung der bahnrechten Außenwand von bisher $h = 4,5$ m über Schienenoberkante (SO) auf eine Höhe von $h = 5,0$ m über SO kompensiert. Für das vorliegende Anwesen ergäben sich dabei trotz der Anpassung der bahnrechten Außenwand Änderungen der Beurteilungspegel von bis zu 2 dB(A). Zum anderen entstehe gegenüber dem bisherigen Planfeststellungsbeschluss durch die Änderung der Beurteilungspegel ein weitergehender Anspruch auf passiven Schallschutz dem Grunde nach. Eine Erhöhung der beidseitigen Schallschutzwände im Rampenbereich des Bahnsteigs auf $h = 5,0$ m über SO sei auf Grund der daraus resultierenden Tunnelwirkung für die Fahrgäste nicht zumutbar und werde abgelehnt. Im Rahmen der Kompensation etwaiger Pegelerhöhungen durch den Entfall der Mittelwand seien technisch realisierbare Schallschutzwandhöhen von bis zu 5,0 m über Schienenoberkante vorgesehen. Schallschutzwände bis zu 6,0 m über Schienenoberkante würden einer besonderen Genehmigung bedürfen und besäßen keine allgemeine Zulassung an Bahnstrecken. Insofern würden etwaige Pegelerhöhungen weitest möglich durch zugelassene und aufgrund der Rechenvorschrift anwendbare aktive Schallschutzmaßnahmen kompensiert. Durch den Entfall der Mittelwand ergäben sich für das vorliegende Anwesen Beurteilungspegel von bis zu 56 dB(A) am Tag. Der im vorliegenden Fall heranzuziehende Immissionsgrenzwert für Wohngebiete von 59 dB(A) am Tag werde demzufolge weiterhin um mindestens 3 dB(A) unterschritten. Durch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag sei somit eine Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche (z.B. Garten, Terrasse) und somit der Erholung nicht gegeben. Ebenfalls würden im Bereich der Pausenhöfe der angrenzenden Schulen die heranzuziehenden

Immissionsgrenzwerte für Schulen von 57 dB(A) am Tag eingehalten, so dass sich auch hier keine Beeinträchtigung für die Frei-bereiche der Schule ergeben würden.

Die Anhörungsbehörde sieht die Einwendungen durch die Erwiderng der DB als entkräftet an.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde

Die Forderung wird zurückgewiesen. Die Tagwerte sind eingehalten. Die Überschreitung der Nachtwerte steigt ausweislich der Schalltabelle von 6,2 auf 8,5 dB im 2-ten OG, in den darunterliegenden Geschossen weniger. Dies erfordert weiteren zusätzlichen Schallschutz dem Grunde nach, um die Grenzwerte einzuhalten. Bauliche Alternativen, wie z.B. 5 m hohe Wände auf den Treppenwangen stehen aus Sicht der Planfeststellungsbehörde nur im begrenzten Umfang zur Verfügung. Denn die Zuwegungsrampe ist mit der kleinstmöglichen lichten Weite geplant, um den zusätzlichen Grunderwerb in der Jean-Paul-Str. so gering wie möglich zu halten. Links und rechts des Weges in der Zuwegungsrampe schließen die Treppenwangen an, auf denen die 2 m Lärmschutzwände dort errichtet werden. 5 m hohe Lärmschutzwände würden die Dicke der Treppenwangen vergrößern, um bei einer 5 m hohen Wand auf den Treppenwangen die Windlasten und die Lasten aus Druck- und Sog der vorbeifahrenden Züge noch aufnehmen zu können. Dies zu einem noch breiteren Querschnitt der Eisenbahnanlage in der Jean-Paul-Straße führen, der bei den Anwesen dort zu weiterem dauerhaften Grunderwerb führen würde. Denn erst in Höhe Bahn-km ca. 39,7, also im südlichen Bereich der Jean-Paul-Str, wo diese von den Gleisen bereits abschwenkt, ist ausweislich des Lageplans die planfestgestellte Lage der beiden westlichen Gleise erreicht. In Abwägung zwischen dem Interesse des Einwenders an einer geringeren Überschreitung der Nachtwerte und den Eigentumsinteressen der Anwohner in Jean-Paul-Str. hält die Planfeststellungsbehörde die vorgelegte Planung für vertretbar, zumal die Tagwerte bei den Außenwohnbereichen der Einwender eingehalten sind.

Die Schallbetroffenheit der Pausenhöfe bei den Schulen am Schulzentrum ist kein privater Belang der Einwender.

B.4.3.2.10 Einwendung Nr. 10 (mit zugehöriger Erwidernummer 26 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 16.11.2018, insgesamt 2 Seiten)

1. Die seitens der Einwendungsführer vorgebrachten Beschwerden bzgl. der zu kurz bemessenen Frist zur Einarbeitung in die komplexe Materie, der fehlende Hinweis zu Messdaten, Anlage 13.4 und zur Gestaltung der Lärmschutzwände entsprechen den bereits unter " **Einwendung lfd. Nr. 7** der Regierung – lfd. Nr. 35 der Erwidernummer" behandelten Einwendungen und wurden dort bereits ausführlich behandelt.
2. Die Einwender fordern vor dem Einsatz der Schwellenbesohlung den wissenschaftlich exakten Nachweis, dass die Erschütterungsminimierung durch die Schwellenbesohlung nachweislich geprüft, getestet und die Zulassung erteilt worden sei. Die DB Netze AG Nürnberg habe keinen fundierten Nachweis erbracht, dass die Spezialbeschichtung auf den Betonschwellen zur Erschütterungs- und sekundären Schallminimierung tatsächlich die in den Planfeststellungsunterlagen dokumentierten, um teilweise über 20 Prozent minimierten Werte ergeben würde. Durch die Übertragung von Erschütterungen würden Decken und Wände vibrieren, was als sekundärer Luftschall wahrgenommen werde. Dieser sei ebenso eine Lärmbelästigung wie Schienenlärm und auch erheblich. Die DB spare erhebliche Mehrausgaben für besseren Lärm-Schutz zum Nachteil der Anwohner und Schulen ein.

Die Antragstellerin erwidert, dass es sich bei der sogenannten Schwellenbesohlung um speziell entwickelte Kunststoffmatten handle, die bei der Herstellung der Betonschwelle an der Unterseite der Schwelle angebracht würden und bei unterschiedlichen Anwendungen bei der DB AG zum Einsatz kommen. Diese Anwendungsbereiche bezögen sich jedoch nicht auf einen besseren Schallschutz, wie dieser durch den Einsatz von Schallschutzwänden bzw. der Anwendung des Besonders überwachten Gleises (BüG) gewährleistet werde. Bei der DB AG werden dabei zum einen „harte Schwellenbesohlungen“ zur

Minderung der Schotterbeanspruchung und zum anderen „weiche Schwellenbesohlungen“ zur Minderung von Körperschall eingesetzt. Für den vorliegenden Anwendungsfall kämen sogenannte „weiche Schwellensole“ zum Einsatz, die die Übertragung von Schwingungen – verursacht durch den Rad-Schiene- Kontakt bei Zugüberfahrt – durch gezielten Einbau einer elastischen Schicht zwischen Schwelle und Schotter reduzieren würden. Bevor Produkte bei der DB AG eine Freigabe erhielten und allgemein im Netz Verwendung fänden, würden diese zunächst umfangreichen labortechnischen Prüfungen an unabhängigen Prüfinstituten unterzogen und anschließend mindestens 5 Jahre im Betrieb erprobt. Ein Produkt erhalte nur dann eine Anwenderfreigabe, wenn u. a. seine dauerhafte Wirksamkeit und Qualität sichergestellt sei. Dies gelte auch für Schwellenbesohlungen. Die Qualitätsvorgaben von besohlenen Schwellen seien im „Deutsche Bahn Standard“ DBS 918 145 dahingehend geregelt. Schwellenbesohlung sei bisher nach den Vorgaben der DIN 45673-6 labortechnisch untersucht worden. Im Zuge der Vereinheitlichung von nationalen zu europäischen Prüfnormen sei die von den Einwendern erwähnte DIN EN 16730:2016 entstanden, die zukünftig für die Prüfungen zugrunde gelegt werde. In beiden Prüfvorschriften seien sogenannte Dauerschwellversuche definiert, bei denen Schwellensole einer verschärften dynamischen Belastung von 8 Millionen Lastwechseln ausgesetzt würden. Überstehe die Schwellenbesohlung diese Lastwechselzahl ohne Schäden, dann sei die Schwellenbesohlung für den Einsatz im Bahnbetrieb über die gesamte Lebensdauer unter Beibehaltung ihrer Eigenschaften geeignet. Die Lebensdauer und Wirksamkeit der bei der DB AG eingesetzten Besohlung sei mindestens auf die Lebensdauer einer Schwelle von 40 Jahren ausgelegt. Für die Prognoseberechnungen für Erschütterungen im Zuge eines Planfeststellungsverfahrens würden Dämmwirkungen verwendet, die im Rahmen der Produktentwicklung und bei verschiedenen vorangegangenen Projekten durch Messungen im Betrieb ermittelt worden seien. Die angesetzten Dämmwirkungen trafen Aussagen zu der zu erwartenden Wirksamkeit einer Schutzmaßnahme. Entsprechend der Auflagen des rechtskräftigen Planfeststellungsbeschlusses des Eisenbahn-Bundesamts vom 22.01.2016 sei zudem ein Vorbehalt definiert (siehe Kapitel A.8.8.2.b und c), der die Wirksamkeit der

planfestgestellten Schutzmaßnahmen prüfen werde. Weitergehende Forderungen und Nachweise würden demzufolge abgelehnt.

Die Anhörungsbehörde folgt der Argumentation der Vorhabenträgerin und verweist insbesondere auf den im Planfeststellungsbeschluss vorhandenen Vorbehalt der Prüfung der Wirksamkeit der planfestgestellten Schutzmaßnahmen.

3. Die Einwendungsführer fordern die DB auf, den unrechtmäßigen Abzug des Schienenbonus von 5 dB für die leisere Schiene gegenüber der Straße aufzuheben, da der S-Bahn-Halt dem neuen Recht unterliege. Die Gleichheit vor dem Gesetz dürfe nicht ausgehebelt werden. Die Bayerische Eisenbahngesellschaft habe den S-Bahn-Halt im Januar 2017 bei der Bahn bestellt. Dadurch verändere sich die planfestgestellte Trasse nach der Gesetzesänderung zum Entfall des Schienenbonus von 5 dB. Die DB werde daher aufgefordert, die neue Rechtslage zu beachten. Der Anspruch auf besseren Lärmschutz für betroffene Anwohner und über 1400 Schüler dürfe nicht "rechtlichen Spitzfindigkeiten" geopfert werden. Es werde eine schriftlich dokumentierte Übernahme aller Folgekosten gefordert, die für Schienenlärm- und Erschütterungsmaßnahmen eingesetzt werden müssen und dem Grunde nach bestehen. So z.B. bei Lüftungsanlagen auch die Servicekosten, Stromzuführung, ggf. Erneuerung, bei Schallschutzfenstern alle 6 Jahre die Überprüfung der Schallschutzdichtungen und Neujustierung der Fensterbeschläge wegen Lärmschutz durch Abnutzung. Alle Maßnahmen seien auf Rechnung der Deutsche Bahn und nicht auf Kostenerstattung des Anwenders zu veranlassen. Die oberen Lärmschutzwände seien durchsichtig zu gestalten. Durch eine lange Verschattungsdauer (wegen fehlender Sonne) des dahinterliegenden Bereichs seien Menschen, Tiere und Pflanzen je nach Empfindlichkeit lebensbedrohlich in ihrer Entwicklung beeinträchtigt. Das sei unzumutbar, weil es auf Dauer ausgelegt sei. Es werde Schallschutz für den Garten, Terrassen und Balkonbereich sowie Schallschutzfenster für Gebäude gefordert. Eine finanzielle Entschädigung für eine unzumutbare Lärmerhöhung sei auszuschließen.

Ebenso werde die DB aufgefordert, für Schäden an Fassade und Mauerwerk aufzukommen, die durch andauernde Erschütterungen aufträten. Dies müsse sowohl in der Bauzeit, als auch danach gelten.

Die Vorhabenträgerin entgegnet, dass die schalltechnischen Berechnungen auf Grundlage der anzuwendenden gesetzlichen Grundlagen und der daraus abzuleitenden Rechenvorschriften basieren würden. Bei Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden sei, sei § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung unter Berücksichtigung des Schienenbonus anzuwenden. Dieser Sachverhalt sei im vorliegenden Fall gegeben, so dass der Schienenbonus ebenfalls bei der vorliegenden Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen sei. Im vorliegenden Planänderungsverfahren werde der rechtskräftige Anspruch auf aktive und passive Maßnahmen zum Schall- und Erschütterungsschutz dem Grunde nach festgestellt. Die konkrete Ausgestaltung von passiven Schallschutzmaßnahmen und die Höhe der Entschädigung sei nicht Gegenstand der vorliegenden Planänderung. Die Forderung nach einer transparenten Ausführung der Schallschutzwände im oberen Bereich werde abgelehnt, da sich hieraus eine schallmindernde Wirkung an den Gebäuden ergeben würde, die der bisherigen Auflage im Planfeststellungsbeschluss des Eisenbahn-Bundesamts (siehe Kapitel A.8.8.1.3.b) entgegenstehen würde. Durch die Schallschutzwände werde die Einhaltung der Grenzwerte der 16. Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrslärmschutzverordnung - 16. BImSchV) sichergestellt. Diese würden einen angemessenen Abstand zu den bestehenden Gebäuden einhalten, so dass ungesunde Wohnverhältnisse nicht entstehen würden. Eine ggf. in geringem Umfang eintretende Verschattung von Grundstücken sei hinzunehmen. Im Rahmen der weiteren Planungen würden die in der einschlägigen Sachverständigenäußerung DIN 5034 festgelegten Beurteilungskriterien zur Ermittlung der Verschattung von Wohnräumen ausreichend berücksichtigt. Die Umsetzung der gesetzlich geforderten Schallschutzmaßnahmen im PFA 18/19 bewirke eine deutliche Verbesserung der derzeitigen Schallsituation der Einwender.

Durch die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV am Tag sei eine Beeinträchtigung der Außenwohnbereiche (z.B. Garten, Terrasse) und somit ein finanzieller Entschädigungsanspruch nicht gegeben. Neben den planfestgestellten aktiven Schallschutzmaßnahmen am Gleis bzw. am Ausbreitungsweg bestehe für das Gebäude dem Grunde nach Anspruch auf passiven Schallschutz. Art und Umfang der passiven Schallschutzmaßnahmen (z. B. der Anspruch auf Schallschutzfenster etc.) regelt die Vierundzwanzigste Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (Verkehrswege-Schutzmaßnahmenverordnung - 24. BImSchV). Die Vorhabenträger würden vor Beginn der Baumaßnahmen einen Sachverständigen damit beauftragen, den Zustand an Gebäuden und Anlagen, welche nach der fachlichen Beurteilung des Sachverständigen im relevanten Einflussbereich der Baumaßnahme lägen, aufzunehmen. Nach Abschluss der Baumaßnahmen werde der Sachverständige wiederum eine Begutachtung des Zustands der entsprechenden Gebäude und Anlagen durchführen, um etwaige baubedingte Schäden oder Veränderungen festzustellen und nach dem Verursacherprinzip zu kompensieren. Die Kosten dieser Begutachtungen würden die Vorhabenträger tragen. Etwaige Schäden oder Minderungen des Gebrauchswerts durch Erschütterungen aus dem Bahnbetrieb seien für das vorliegende Anwesen auszuschließen.

Die Regierung von Oberfranken verweist zum Thema "Schienenbonus" auf ihre ausführliche Stellungnahme zu den Ausführungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt auf Seite 6ff und schließt sich im Weiteren den Ausführungen der Vorhabenträgerin an.

Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Das Nähere ist unter B.4.3.2.7 enthalten, dort unter Zu 1.

Zu 2.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Der Planfeststellungsbehörde liegen keine Hinweise vor, die Zweifel an der Wirksamkeit der Schwellenbesohlung aufkommen lassen würden, die den bereits planfestgestellten Erschütterungsschutz in Frage stellen würden. Ausweislich der Ergänzung der Erschütterungstechnischen Untersuchung sind die zulässigen Werte beim Anwesen der Einwender eingehalten.

Zu 3.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Hinsichtlich der des Schienenbonus siehe das Nähere zur Entscheidung unter B.4.2.2. Die Belange der Schüler ist kein Belang der Einwender. Hinsichtlich der Folgekosten siehe Entscheidung unter B.4.3.1.3. Hinsichtlich transparenter Wandelemente ist festzustellen, dass diese schalldurchlässiger und schallreflektierend sind. Ihr Einsatz kann nur durch noch mehr hochabsorbierende Schallschutzwände kompensiert werden, die dadurch noch höher würden. Im Übrigen ist dies hier nicht Planungsgegenstand, selbiges gilt für den Einwand der Verschattung und der Außenwohnbereiche. Die Lärmschutzwand ist bestandskräftig planfestgestellt, im Bereich der Einwender erfolgt keine Änderung, die die Einwender erschwert belasten würde; der Tagwert ist in den Außenwohnbereichen nach wie vor eingehalten. Folgekosten, wie Wartung der Fenster, sind nicht Bestandteil dieser eisenbahnrechtlichen Änderungsplanfeststellung; sondern hierüber ist im bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 bereits entschieden. Sie wären zudem im gewissen Umfang den Einwendern sowieso entstanden, auch ohne Bahnausbau. Hinsichtlich Beweissicherungsverfahren sei ebenso auf den bestandskräftigen Planfeststellungsbeschluss verwiesen. Die Erschütterungstechnische Untersuchung zum ursprünglichen Planfeststellungsbeschluss mit den dortigen Festlegungen dazu lässt keine Gebäudeschäden besorgen, in diesem Planänderungsverfahren ebenso wenig. Im Übrigen schließt sich die Planfeststellungsbehörde der Bewertung der Anhörungsbehörde an.

B.4.3.2.11 Einwendung Nr. 11 (vertreten durch Rechtsanwälte B. & Kollegen mit zugehöriger Erwidernummer 25 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 16.11.2018, insgesamt 2 Seiten)

1. Die Einwender bringen vor, dass die Übergangsregelung des § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV keine Anwendung finden könne. Zum ersten sei davon auszugehen, dass sich mit der Änderung der ursprünglichen Planfeststellung auch die Beurteilungsgrundlage hinsichtlich der 16. BImSchV geändert habe. Der Erläuterungsbericht zur schalltechnischen Untersuchung vom 13.10.2017 gehe auf Seite 15 davon aus, dass nach § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV die bis zum 31.12.2014 gültige Fassung der 16. BImSchV zur Anwendung gelange (vgl. auch § 43 Abs. 1 S. 2 BImSchG). Dabei werde jedoch nicht berücksichtigt, dass die vorliegende Änderung an sich planfeststellungspflichtig sei und als eigenständiges Vorhaben unter die seit dem 01.01.2015 gültige 16. BImSchV zu fassen wäre. Dem Grunde nach vgl. BayVGH, Urte. vom 15.03.2017 - 2 N 15.619 (juris - Rn. 58); deutlich aus der Literatur Kühling, "Rechtsgutachten über die „Rechtliche Zulässigkeit und Durchsetzbarkeit von Durchfahrtsbeschränkungen und vergleichbaren betrieblichen Beschränkungen unter Berücksichtigung der Vorgaben im deutschen und europäischen Recht", S. 32 f. m. w. N. (zuletzt abgerufen am 28.11.2018 unter https://www.stadt.bamberg.de/media/custom/1829_13142_1.PDF?1439455897). Das gelte umso mehr, da durch das Planänderungsverfahren auch der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss Gegenstand des Verfahrens werde. Ursprüngliche und neue Planfeststellung würden eine rechtliche Einheit bilden, vgl. Kopp/Ramsauer, VwVfG, § 76 Rn. 11a; Neumann/Külpmann, in Stelkens/Bonk/Sachs, VwVfG, § 76 Rn. 15 mit umfangreichen Nachweisen zur Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts.

Hierzu erwidert die DB Netz AG, dass wie oben dargestellt, die Identität des Vorhabens auch mit Einbeziehung des Haltepunktes Forchheim Nord gewahrt bleibe. Aufgrund dessen seien für diese Planänderung gemäß § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV der dortige § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31.12.2014 geltenden Fassung anzuwenden.

Die Anhörungsbehörde schließt sich der Argumentation der DB Netz AG an.

2. Die Einwender führen aus, dass mit der Errichtung einer Haltestelle zwingend die Errichtung von Beleuchtungsanlagen einhergehe. Es sei daher mit Lichtemissionen und entsprechenden Einflüssen auf das unmittelbar angrenzende Wohnhaus der Mandanten zu rechnen. Entsprechende Untersuchungen seien den Unterlagen jedoch nicht zu entnehmen. Sie müssten aber im Planfeststellungsverfahren abgearbeitet werden, da infolge einer bestandskräftigen Planfeststellung zivilrechtliche Ansprüche im Nachgang ausgeschlossen seien.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass auf der Ostseite im Bereich der Rampe zwei Wohngebäude liegen würden. Hier seien Lichtpunkthöhen von maximal 3 m über Rampenboden vorgesehen. Im Bereich des Bahnsteigs gebe es keine Wohngebäude, der Bahnsteig sei durch die Lärmschutzwand mit einer Höhe von 4,5 m über Schienenoberkante von den Wohngebäuden abgeschirmt, die Bahnsteigbeleuchtung sei darüber hinaus blendfrei. Insofern sei von keiner Belastung mit Lichtemissionen auszugehen.

Die Regierung von Oberfranken folgt auch in diesem Punkt den Ausführungen der Vorhabenträgerin und sieht keine Belastung mit Lichtemissionen.

3. Die Einwender beziehen sich Im Übrigen auf ihre umfangreichen Einwendungen mit Schreiben vom 19.04.2014, soweit diesen nicht bereits abgeholfen worden sei.

Die DB weise die Einwendungen zurück, da sie die Planung des viergleisigen Ausbaus und nicht die Planänderung zum Bau des Haltepunktes betreffen würden. Es bestehe ein bestandskräftiger

Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 mit dem die Zulässigkeit des Vorhabens zur Viergleisigkeit rechtsgestaltend und insoweit abschließend geregelt worden sei.

Die Anhörungsbehörde schließt sich der Erwiderung der DB an.

4. Für die Einwender ergibt sich daraus einerseits die Schlussfolgerung, dass jedenfalls im Bereich der Änderungen der Planfeststellung der Schienenbonus von 5 dB(A) entfalle. Eine entsprechende Berücksichtigung in der Lärmbetrachtung hinsichtlich der Haltestelle Forchheim Nord sei nicht erfolgt.

Die Vorhabenträgerin erwidert, dass die schalltechnischen Berechnungen auf Grundlage der anzuwendenden gesetzlichen Grundlagen und der daraus abzuleitenden Rechenvorschriften basieren würden. Bei Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden sei, sei § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung unter Berücksichtigung des Schienenbonus anzuwenden. Dieser Sachverhalt sei im vorliegenden Fall, insbesondere auch im Bereich des Haltepunkts Forchheim Nord gegeben, so dass der Schienenbonus ebenfalls bei der vorliegenden Planänderung zum Planfeststellungsbeschluss zu berücksichtigen sei. Im Übrigen wäre der Schienenbonus in der anzuwendenden Fassung der 16. BImSchV nur im Bereich von Abstellanlagen von Reisezügen, Güterverkehrszentren oder KV-Terminals nicht zu berücksichtigen, wobei es sich beim Neubau des Haltepunkts Forchheim Nord um keine einer der genannten Betriebsanlagen handele.

Die Regierung von Oberfranken verweist zum Thema "Schienenbonus" auf ihre ausführliche Stellungnahme zu den Ausführungen des Bayerischen Landesamtes für Umwelt auf Seite 6ff und schließt sich im Weiteren den Ausführungen der Vorhabenträgerin an.

5. Für die Einwender bringe die Anwendung der neuen Schall 03 mit sich, dass bestimmte kurzzeitige Geräuschspitzen nunmehr nicht in den Gesamtbeurteilungspegel nach der 16. BImSchV eingebunden würden, sondern einer individuellen Betrachtung nach TA Lärm bedürften. Vor der Novellierung der Verkehrslärmschutzverordnung aus dem Jahr 2014, welche zum 01.01.2015 in Kraft getreten sei, seien mit der Berechnung des Dauerschallpegels entsprechend der Schall 03 (1990) sämtliche Lärmereignisse, die durch die Fahrt und durch ihre Begleiterscheinungen entstanden seien, einheitlich abgegolten worden, vgl. etwa BayVGh, Urt. v. 24.07.2008 - 22 ZB 07.1938; VG Ansbach, Urt. v. 25.05.2007 -AN 10 K 05.01959 (juris - Rn. 41): Demgegenüber schränke die 16. BImSchV ab dem 01.01.2015 diesen weiten Anwendungsbereich ein. Im Kompendium "Lärmschutz im Schienenverkehr" des Bundesministeriums für Verkehr und digitale Infrastruktur heiße es dazu: "Durch die neue Definition der Schienenwege in der Schall 03, in Kraft getreten am 01.01.2015, werde der Geltungsbereich gegenüber den dadurch außer Kraft gesetzten Richtlinien Schall 03 1990 und der Richtlinie zur Berechnung der Schallimmissionen von Rangier- und Umschlagbahnhöfen (Akustik 04) eingeschränkt. Schienenwege seien in der Schall 03 nun definiert als Gleisanlagen, auf denen durch Fahrvorgänge Schallemissionen hervorgerufen würden. Das bedeute, dass Geräusche, die nicht durch Fahrvorgänge auf Schienenwegen emittiert werden, zum Beispiel [...] Lautsprecherdurchsagen, nach der Sechsten Allgemeinen Verwaltungsvorschrift zum Bundes-Immissionsschutzgesetz - Technische Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) zu berechnen und zu beurteilen seien." vgl. S. 58 ff. - zuletzt abgerufen am 28.11.2018 https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/E/laermschutz-imschienenverkehr-broschuere.pdf?_blob=publicationFile. Die Abgrenzung zu reinen Fahrgeräuschen finde mittlerweile auch Berücksichtigung in der Rechtsprechung. vgl. BayVGh, Urt. V. 19.10.2016-22 B16.976 (juris-Rn. 31). In der Folge seien nach Ziff. 6.1 der TA Lärm etwa Lautsprecherdurchsagen und sonstige anlagenbezogene Lärmeinwirkungen hinsichtlich kurzzeitiger

Geräuschspitzen zu untersuchen und zu berücksichtigen. Das sei vorliegend nicht der Fall.

Die DB Netz AG erwidert, dass der Gegenstand des vorliegenden Verfahrens der Neubau des Haltepunktes Forchheim-Nord zur Verbesserung des Schienenpersonennahverkehrs im Rahmen einer Planänderung gemäß § 76 VwVfG zum Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 sei. Mit diesem 2. Planänderungsverfahren sei die Planfeststellung für die Errichtung des Haltepunktes Forchheim-Nord beantragt worden. Bei Vorhaben, für die bis zum 31. Dezember 2014 das Planfeststellungsverfahren bereits eröffnet und die Auslegung des Plans öffentlich bekannt gemacht worden sei, sei § 3 in Verbindung mit Anlage 2 in der bis zum 31. Dezember 2014 geltenden Fassung unter Berücksichtigung des Schienenbonus anzuwenden. Im Übrigen gehe das zitierte Rechtsgutachten ebenfalls davon aus, dass für den angrenzenden Planfeststellungsabschnitt ein Planänderungsverfahren zur ursprünglichen Planfeststellung mit einer erneuten Auslegung der Unterlagen durchgeführt werde, wie dies ja im vorliegenden Verfahren der Fall sei. Wie sachlich richtig ausgeführt, schließe der Emissionspegel die Anwendung der 16. BImSchV in der bis zum 31.12.2014 gültigen Fassung insbesondere auch Emissionen durch Lautsprecheransagen in Bahnsteigbereichen mit ein. Eine separate Betrachtung etwaiger Schallimmissionen von Lautsprecherdurchsagen sei demzufolge nicht erforderlich. Unabhängig davon würden Lautsprecher nach dem Stand der Technik mit einer ausgeprägten Richtcharakteristik auf den Bahnsteigbereich und Lautstärkeregelung eingesetzt, die im Übrigen nur bei Abweichungen vom Betriebsablauf zum Einsatz kommen würden. Dem Schallimmissionsschutz werde demzufolge auch unter Beachtung der TA Lärm ausreichend Genüge geleistet werden.

Die Anhörungsbehörde erkennt in den Ausführungen der DB Netz AG hierzu keine Fehler und schließt sich diesen an.

Entscheidungen der Planfeststellungsbehörde:

Zu 1.

Die Forderung wird zurückgewiesen. Es handelt sich bei diesem Planänderungsverfahren um eine Änderung vor Fertigstellung i.S.d. § 76 VwVfG. Der ursprüngliche und bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 hat vor allem den 4-gleisigen Ausbau zum Gegenstand. Die Planung, die zu diesem Planfeststellungsbeschluss geführt hat, soll nun konzeptionell angepasst werden, indem die Ergänzung eines Mittelbahnsteiges und dessen Anschluss an die EÜ über die Dietrich-Bonhoeffer-Str. mittels einer Zuwegungsrampe in das bestehende Planrecht eingepasst wird. Sowohl § 43 Abs. 1 Nr. 3 Satz 2 BImSchG als auch § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV zielen in ihren Bestimmungen u.a. auf einen Abschnitt ab. Einer weitergehenden Auslegung des Begriffes „Abschnitt“ bedarf es in diesem Fall nicht, weil zum einen die gesamte Planung des Vorhabens dieses Planfeststellungsabschnitts erstmalig im Jahr 1997 ausgelegt wurde. Ferner wurde der überarbeitete Planungsgegenstand mit der 1. Planänderung gem. § 73 Abs. 8 VwVfG ebenso vor dem 01.01.2015 im Sinne eines Abschnitts (mit identischem Planungsgegenstand und Planungsgrenzen) öffentlich bekannt gemacht. Zum anderen soll nun dieser Abschnitt vor Fertigstellung geändert werden. Für eine Nichtberücksichtigung des Schienenbonus ist jedoch erforderlich, dass die Mehrkosten vom Bund oder Vorhabenträgerin für den Abschnitt getragen werden. Dies ist hier nicht der Fall, so dass die Anwendung des Schienenbonus bestehen bleibt. Hinsichtlich der gesetzgeberischen Zielsetzung siehe hierzu z.B. BVerwG, 3 A 5.15 Rn 51 f und 3 A 1.16 Rn 69.

Des Weiteren bilden der festgestellte Plan und die Planänderung eine Einheit. Da, wie bereits ausgeführt, die Mehrkosten für eine Nichtberücksichtigung des Schienenbonus nicht vom Bund und der Vorhabenträgerin getragen werden, ist auch keine Möglichkeit eröffnet, im gesamten Planfeststellungsabschnitt die Schalltechnische Untersuchung ohne Berücksichtigung des Schienenbonus zu überarbeiten und sich die daraus ergebenden Änderungen des aktiven (und passiven) Schallschutzes im gesamten Planfeststellungsabschnitt anzuwenden.

Beim dem von den Einwendern zitierten Urteil handelt es sich um ein Urteil aus der Bauleitplanung, während die in dieser Entscheidung zitierten Urteile sich auf die eisenbahnrechtliche Planfeststellung beziehen.

Zu 2.

Die Forderung ist von der Vorhabenträgerin zu beachten. Ausweislich des überarbeiteten Längsschnitts sind im südlichen Teil der Zuwegungsrampe und im nördlichen Teil des Bahnsteigs eher unwahrscheinlich. Bei der Zuwegungsrampe sind Lampen im südlichen Teil tief genug angebracht, im nördlichen Teil des Bahnsteigs schon weiter entfernt. Hinsichtlich des nördlichen Teils der Zuwegungsrampe und südlichen Teil des Bahnsteigs kann eine direkte Sichtbeziehung zwischen dem 2-ten OG der Einwender und den Beleuchtungsanlagen ausweislich der Planunterlagen nicht allein aus geometrischen Gründen ausgeschlossen werden. Zwar ist bei den Einwendern eine 4,5 m hohe Lärmschutzwand planfestgestellt, dies lässt jedoch nicht sicher erkennen, ob die Oberkante dieser Lärmschutz hoch genug ist, um eine Lichteinwirkung der Lampen auf den 2 m hohen Lärmschutzwänden der Zugangsrampe bei den Einwendern auszuschließen. Daher hat die Vorhabenträgerin zu gewährleisten, dass durch die neue Lampenlage im Bereich der Zuwegungsrampe und des südlichen Bahnsteigteils keine störenden Lichtimmissionen in der Nacht ausgehen.

Zu 3.

Die die Forderung wird zurückgewiesen, da der ursprüngliche Planfeststellungsbeschluss bestandskräftig ist. Über die Forderungen der Einwendung aus dem Jahr 2014 ist bereits mit Planfeststellungsbeschluss vom 22.01.2016 entschieden worden, so dass hierzu keine weiteren Entscheidungen mehr ergehen (können).

Zu 4.

Die Forderung wird zurückgewiesen, Näheres siehe zu 1. Des Weiteren sei hier auch auf die Ausführungen unter B.4.2.2 verwiesen.

Zu 5.

Die Forderung wird zurückgewiesen, wie unter zu 1. bereits entschieden, ist die Übergangsregelung des § 4 Abs. 3 der 16. BImSchV anwendbar. Es handelt sich nach wie vor um das selbe Vorhaben, nämlich Verkehrsprojek Deutsche Einheit Nr. 8, Ausbaustrecke Nürnberg – Ebensfeld, Planfeststellungsabschnitt Forchheim – Eggolsheim (VDE 8.1 PFA 18/19). Dieses Vorhaben ist noch nicht fertiggestellt und soll vor Fertigstellung mit einer Planänderung geändert werden. Weil die hier entscheidungsgegenständlichen Schallimmissionen durch Lautsprecherdurchsagen bereits „pauschal“ mit der Schall 03 1990 berücksichtigt sind, können sie nicht zweimal, nämlich zusätzlich noch mit der

TA Lärm, berücksichtigt werden. Im Übrigen hat die Vorhabenträgerin dargelegt, dass die Beschallungsanlage am Bahnsteig in ihrer akustischen Schallrichtung auf den Bahnsteig ausgerichtet ist. Damit sind die Betroffenen hieraus auf ein Minimum reduziert. Laut Vorhabenträgerin soll die Bahnsteigbeschallung nur bei Abweichungen eingesetzt werden, was ist aber keine Frage einer Bauplanfeststellung ist, sondern vielmehr eine Frage der betrieblichen und verkehrlichen Abwicklung ist.

Der Einsatz der Bahnsteiglautsprecher ist jedenfalls dann erforderlich, um etwa wartende Reisende, die sehgeschwach oder blind sind und somit etwa dynamische Fahrgastanzeigen auf dem Bahnsteig mit den Laufschriftinformationen nur schwer oder gar nicht erkennen können, über Verspätungen, Ausfall von Zügen und vor allem über einen etwaigen kurzfristig eingerichteten Schienenersatzverkehr (auto-) akustisch zu informieren. Da erfahrungsgemäß solche Fälle selten, jedenfalls nicht regelmäßig vorkommen, kann von den Einwendern verlangt werden, derartige Informationsansagen zu dulden.

Es sei noch darauf hingewiesen, dass dem Einwender zusätzlicher passiver Schallschutz zur Einhaltung der nächtlichen Grenzwerte gem. 16. BImSchV bereits dem Grunde nach zusteht und durch diese Planänderung ausweislich der Schalltabelle im erweiterten Maße dem Grunde nach zusteht.

B.4.3.2.12 Einwendung Nr. 12 (mit zugehöriger Erwiderungsnummer 28 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 28.11.2018, insgesamt 2 Seiten)

Der Einwendungsführer fordert die Optimierung des Bahn-Halts Forchheim-Nord durch die Errichtung eines zweiten, nördlich gelegenen Zu- und Abgangs, entsprechend der Lösungsvariante 1.3.1. Er bittet diesen zweiten Zu- bzw. Abgang in erster Linie aus Gründen einer besseren Schulwegsicherheit und Entfluchtungsmöglichkeit des Bahnsteigs, aber auch aus Gründen der Attraktivitätssteigerung des neuen Halts, einer verbesserten Anbindung und Erschließung des Stadtteils Forchheim-Nord östlich und westlich der Bahnlinie, planfestzustellen. Nur durch diese Optimierung werde es gelingen, nicht

nur Schüler, sondern auch die Bewohner zum Umstieg auf die Bahn zu bewegen und als neue Kunden zu gewinnen. In der Stärkung des ÖPNV und v.a. des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sehe er eine wichtige Zukunftsaufgabe des Staates und der Verkehrsdienstleiter.

Die Vorhabenträgerin nimmt die Ausführungen zur Kenntnis. Durch die Bayerische Staatsregierung (Bayerische Eisenbahngesellschaft) sei nach ausführlicher Abstimmung und Variantendiskussion nur der südliche Zugang bestellt worden, weshalb die Vorhabenträgerin hier keinen Entscheidungsraum habe.

Die Regierung von Oberfranken kann der Erwidern der Vorhabenträgerin nur beipflichten, auch wenn ein weiterer nördlich gelegener Zu- und Abgang vor allem für die Schüler wünschenswert gewesen wäre.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Ausweislich der Entfernung von 2 km vom Anwesen des Einwenders zur EÜ über die Dietrich-Bonhoeffer-Str. ist überhaupt keine private Betroffenheit erkennbar. Es wurde vom Einwender auch nichts dahingehend vorgetragen, dass er im Planungsumgriff Flurstücke oder anderweitiges nicht mobiles Eigentum oder eingetragene Rechte besäße.

B.4.3.2.13 Einwendung Nr. 13 (mit zugehöriger Erwidernsnummer 29 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 26.11.2018, insgesamt 1 Seite)

Die Einwender monieren, dass deren Grundstück, Fl.-Nr. in den Plänen als Mischgebiet ausgewiesen sei. Laut Bebauungsplan der Stadt Forchheim 3/2 vom 27.7.56 seien alle Grundstücke entlang der Bahn mit einem Streifen Gewerbe ausgewiesen. Ihr Grundstück sowie das Nachbargrundstück Fl.Nr. wären nun die einzigen, die in den Plänen der Bahn als Mischgebiet ausgewiesen seien, obwohl der Bebauungsplan der Stadt Forchheim vom 27.7.56 nie geändert wurde und die Bebauung

als Wohnbebauung eingetragen sei. Es werde deshalb um Korrektur der Bahnpläne gebeten.

Die DB Netz AG erwidert, dass entsprechend des rechtskräftigen Bebauungsplans 3/2 der Stadt Forchheim vom 27.07.1956 die Art der baulichen Nutzung für das Grundstück aufgrund der Zulässigkeit von Gewerbe und Wohnen als Mischgebiet (MI) einzustufen sei. Zudem sei der Bereich durch gewerbliche Nutzungen bzw. Wohnnutzungen geprägt. Eine Änderung der Schutzwürdigkeit von einem Mischgebiet in ein Wohngebiet sei demzufolge für das vorliegende Anwesen nicht ersichtlich. Im Übrigen wären in Mischgebieten (MI) insbesondere auch Wohngebäude zulässig.

Die Anhörungsbehörde stimmt der Auffassung der Vorhabenträgerin zu.

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Forderung wird zurückgewiesen. Es liegt derselbe Sachverhalt wie bei Einwendung Nr. 1 vor. Es handelt sich dabei um das Nachbargrundstück der Einwender Nr. 1, für welches dieselbe Gebietseinstufung gilt. Das Nähere siehe hierzu unter B.4.3.2.2, dort Entscheidung zu 2.

B.4.3.2.14 Einwendung Nr. 16 (mit zugehöriger Erwiderungsnummer 32 der Vorhabenträgerin, Einwendungsschreiben vom 30.11.2018, insgesamt 4 Seite und eine Anlage mit einer Seite)

Entscheidung der Planfeststellungsbehörde:

Die Einwendung wird zurückgewiesen. Die Einwendungen sind unter B.4.3.1.3 abgehandelt. Der Einwendungsführer zu Nr. 16 ist auch Einwendungsführer zu Nr. 14.

B.4.4 VV BAU und VV BAU-STE sowie VV IST

Im verfügbaren Teil ist der Vorhabenträgerin aufgegeben, rechtzeitig vor Baubeginn die nach der VV BAU und der VV BAU-STE erforderlichen Anzeigen einzureichen und die notwendigen Anträge, insbesondere nach VV IST, zu stellen. Es ist sachgerecht, die fachtechnische Prüfung der Ausführungsplanung zum Gegenstand eines gesonderten Verfahrens, das in den genannten Verwaltungsvorschriften dargestellt ist, zu machen. Im fachplanungsrechtlichen Verfahren sind die unter B.3 und B.4 genannten Beziehungen zur Umwelt, zu öffentlichen Belangen und privaten Rechten zu prüfen. Gegenstand des bauaufsichtlichen Verfahrens ist dagegen, dass das Vorhaben in jeder Hinsicht den Regelwerken der Technik entspricht.

B.5 Gesamtabwägung

Am antragsgegenständlichen Vorhaben besteht ein öffentliches Interesse. Die Planfeststellungsbehörde hat die unterschiedlichen öffentlichen und privaten Belange ermittelt, alle Belange in die Abwägung eingestellt und diese gegeneinander und untereinander abgewogen. Das Anhörungsverfahren wurde ordnungsgemäß durchgeführt, die Regierung von Oberfranken hat als Anhörungsbehörde mitgeteilt, dass grundsätzliche Einwendungen dem Projekt nicht entgegenstehen.

Eine Umweltverträglichkeitsprüfung, die das Schutzgut Mensch und menschliche Gesundheit betrachtet, wurde in Ergänzung der Umweltverträglichkeitsprüfung des bestandskräftigen Planfeststellungsbeschlusses vom 22.01.2016 durchgeführt. Im Ergebnis kann das Schutzgut Mensch hinsichtlich der anlagebedingten, betriebsbedingten und baubedingten und Schall- und Erschütterungsimmissionen so geschützt werden, dass es nicht zu Überschreitung von gesetzlichen Grenzwerten beim Schall bzw. Werten gem. DIN 4150, Teil 2 bei den Erschütterungen durch diese Planänderung kommt. Dies gilt auch für baubedingte Stäube.

B.6 Sofortige Vollziehung

Das Vorhaben ist als Teil des Verkehrsprojektes Deutsche Einheit Nr. 8 in den Bedarfsplan für die Bundesschienenwege unter „1. Vordringlicher Bedarf“ im Abschnitt a) „Laufende und fest disponierte Vorhaben“ als laufende Nummer 9 eingestellt. Dieser Bedarfsplan ist Anlage zu § 1 Gesetz über den Ausbau der Schienenwege des Bundes (Bundesschienenwegeausbaugesetz – BSchwAG). Damit

ist für das Vorhaben nach dem BSchwAG vordringlicher Bedarf festgestellt. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist daher gemäß § 18e Abs.2 Satz 1 AEG sofort vollziehbar.

B.7 Entscheidung über Gebühr und Auslagen

Die Entscheidung über die Gebühr und die Auslagen für diese individuell zurechenbare öffentliche Leistung des Eisenbahn-Bundesamtes beruht auf § 3 Abs. 4 Satz 1 BEVVG i. V. m. der Verordnung über die Gebühren und Auslagen für Amtshandlungen der Eisenbahnverkehrsverwaltung des Bundes (BEGebV).

C. Hinweis:

Die Lärmschutzwand Bauwerks-Nr. 2.19, bahnlinks von Bahn-km 40,294 bis Bahn-km 40,775, planfestgestellt am 22.01.2016, ist nicht Bestandteil dieser Planänderung und wird durch diese Planänderung insbesondere nicht gekürzt. Dies hat keinen Einfluss auf die Schalltechnische Untersuchung dieser Planänderung, denn in dieser ist die Wand wie planfestgestellt berücksichtigt.

D. Rechtbehelfsbelehrung

Gegen den vorstehenden Änderungsplanfeststellungsbeschluss kann innerhalb eines Monats nach Zustellung Klage beim

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

erhoben werden.

Der Kläger hat innerhalb einer Frist von zehn Wochen ab Klageerhebung die zur Begründung seiner Klage dienenden Tatsachen und Beweismittel anzugeben.

Die Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Änderungsplanfeststellungsbeschluss hat gemäß § 18e Abs. 2 Satz 1 AEG keine aufschiebende Wirkung. Der Antrag auf Anordnung der aufschiebenden Wirkung der Anfechtungsklage gegen den vorstehenden Änderungsplanfeststellungsbeschluss nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der VwGO kann nur innerhalb eines Monats nach der Zustellung dieses Änderungsplanfeststellungsbeschlusses beim

Bundesverwaltungsgericht

Simsonplatz 1

04107 Leipzig

gestellt und begründet werden.

Treten später Tatsachen ein, die die Anordnung der aufschiebenden Wirkung rechtfertigen, so kann der durch den Änderungsplanfeststellungsbeschluss Beschwerde einen hierauf gestützten Antrag nach § 80 Abs. 5 Satz 1 der Verwaltungsgerichtsordnung innerhalb einer Frist von einem Monat stellen und begründen. Die Frist beginnt mit dem Zeitpunkt, in dem der Beschwerde von den Tatsachen Kenntnis erlangt.

Eisenbahn-Bundesamt

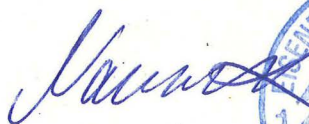
Außenstelle Nürnberg

Nürnberg, den 27.05.2020

Az. 651ppa/002-2018#001

VMS-Nr. 3392694

Im Auftrag



Nawrath



(Dienstsiegel)