

Verkehrsprojekt Deutsche Einheit Schiene Nr. 8
Ausbaustrasse Nürnberg – Ebensfeld
Planfeststellungsabschnitt 23/24 Hallstadt – Zapfendorf
km 2,408 – 15,100 (Strecke 5100 Bamberg – Hof)
-1. Planänderungsverfahren nach § 73 Abs. 8 VwVfG

Stellungnahme des Marktes Zapfendorf – beschlossen vom Marktgemeinderat Zapfendorf in seiner Sitzung am 24. Oktober 2013:

...

3. Schallimmissionen

Die durch das Vorhaben zu erwartenden Schallimmissionen werden für unsere Einwohner enorm sein und müssen deshalb durch optimale Schallschutzmaßnahmen entscheidend reduziert werden. Grundlage für die Schalluntersuchungen und –berechnungen hinsichtlich Schienenwegen ist aufgrund der §§ 41 und 43 des BImSchG die Verkehrslärmschutzverordnung – 16. BImSchV und deren Anlagen. Danach ist beim Bau oder der wesentlichen Änderung von Eisenbahnen unbeschadet des § 50 BImSchG sicherzustellen, dass dadurch keine schädlichen Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche hervorgerufen werden können, die nach dem Stand der Technik vermeidbar sind.

Beim Schienenverkehr treten im praktischen Betrieb folgende Geräusche auf:

- Geräusche, die durch das Abrollen der Räder auf der Schiene entstehen (Rad/Schiene-, Kontaktbereich),
- Antriebsgeräusche,
- Geräusche von Aggregaten, z. B. Lüftern,
- Geräusche von Aufbauten, z. B. bei Güterzügen,
- Geräusche, die bei schnell fahrenden Zügen entstehen, aerodynamische Geräusche,
- Geräusche, die an Stromabnehmern entstehen u. ä.

Schädliche Umwelteinwirkungen durch Verkehrsgeräusche liegen dann vor, wenn die gebietsbezogenen Grenzwerte der 16. BImSchV überschritten werden.

Diese Rechtsnormen sind für die betroffenen Bürger eine sehr ungenügende rechtliche Grundlage, denn sie schützen die Bürger/innen viel zu wenig, bevorteilen dagegen jedoch sehr stark die DB. Die Lobby der DB konnte ihre Interessen beim Erlass dieser Rechtsnormen sehr einfluss- und erfolgreich in ihrem Sinne durchsetzen. Aus Kostengründen wurden für die DB sehr günstige Werte festgelegt, was zu Lasten der Menschen und unserer Ortschaften geht. Dies wird von vielen Fachleuten derart bestätigt.

Zu Gunsten der DB enthalten diese Rechtsnormen ganz entscheidende Vorteile, und zwar:

- Die Immissionsgrenzwerte, die der DB zugestanden werden, liegen um 4 dB(A) höher als die Werte, die eine Kommune bei der Aufstellung eines Bebauungsplanes gegenüber Lärmquellen (Bahn, Straße u. a.) beachten und berücksichtigen muss.
- Eine grundsätzliche Summenwirkung mit anderen Verkehrsträgern ist bei der Beurteilung nicht heranzuziehen. Für den Abschnitt der wesentlichen Änderung dürfen somit die Immissionsgrenzwerte der 16. BImSchV voll ausgeschöpft werden.
- Aufgrund der angeblich geringeren Störwirkung des Schienenverkehrslärms wird der DB ein allgemeiner Bonusabzug von 5 dB(A) eingeräumt (der Korrekturwert $S = -5$ dB(A), der sog. „Schienenbonus“).

- Die DB muss die in der 16. BImSchV festgelegten Immissionsgrenzwerte nur gegenüber in Bebauungsplänen bereits rechtsverbindlich ausgewiesenen neuen Bauflächen und nicht gegenüber schon im Flächennutzungsplan für die Weiterentwicklung der Kommune rechtsverbindlich ausgewiesenen neuen Bauflächen ermitteln und durch aktive und passive Schallschutzmaßnahmen einhalten. Die Gemeinde wird also in ihrer Entwicklung behindert (vorgesehene künftige Bauflächenausweisungen sind teilweise nicht mehr möglich) bzw. geschädigt, da ihr und den künftigen Beitragspflichtigen Aufwendungen für Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz gegenüber der DB aufgelastet werden. Dies trotz der Feststellung in Ziff. 1.6.4 der landesplanerischen Beurteilung zum ROV, welche besagt, dass in der Bauleitplanung –darunter sind sowohl Flächennutzungsplan als auch Bebauungsplan zu verstehen- ausgewiesene Bauflächen bei der Bemessung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen zu berücksichtigen sind.
- Der DB wird trotz des bei einem Bahnhof (in Zapfendorf) und bei einem Überholbahnhof (nördlich Unterleiterbach) entstehenden Mehrlärms (durch Quietschen beim Bremsen und Mehrlärm beim Anfahren) der allgemeine Schienenverkehrslärmabzugsbonus von 5 dB(A) zuerkannt; sie darf sich ihn also auch hier in Abzug bringen.
- Bei der Berechnung des Schienenverkehrslärms werden Wind- und Fahrgeräusche überhaupt nicht berücksichtigt, obwohl diese ganz entscheidend sind. Ferner findet auch die überwiegende Windrichtung keine Berücksichtigung.
- Ein Schutz von Außenflächen (wie Gärten, Balkone, Terrassen u. a.) ist überhaupt nicht vorgesehen, obwohl diese für die Erholung der Menschen vom täglichen Arbeitsstress sehr wichtig sind.
- Die Bahn räumt sich, trotz der Ablehnung bei der landesplanerischen Beurteilung 1993, den sog. „Gleispflegebonus“ von 3 dB(A) als Abzug ein, obwohl das sehr umstritten ist. Dies setzt voraus, dass nach dem ersten Schleifen der Schienen diese in regelmäßigen Abständen mit einem Schallmesswagen zu überprüfen sind.
Wird dabei festgestellt, dass die definierte akustische Auslöseschwelle von + 2 dB(A) überschritten ist, besteht die Verpflichtung, diese durch geeignete Schleifverfahren in den nächsten 12 Monaten zu beseitigen.

Die nach den Vorschriften ermittelten Beurteilungspegel sind Emissionsmittelungspegel unter Berücksichtigung von Lästigkeitszu- oder -abschlägen (im gegebenen Fall unter Abzug von großzügigen Abschlägen, wie vorstehend beschrieben), stellen also einen Durchschnittswert und damit keinen Lärmhöchstwert dar. Jeder vorbeifahrende Zug bringt jedoch einen wesentlich höheren tatsächlichen Lärmpegel, der mit Sicherheit bei ca. 100 dB(A) und teilweise höher liegt.

Außerdem berücksichtigen die Berechnungsvorschriften der 24. BImSchV bei der Ermittlung von passiven Schallschutzmaßnahmen nur die Beurteilungspegel und lassen die Spitzenpegel der Zugvorbeifahrten außer acht, was nicht mehr anerkannte Regel der Technik ist. Einschlägige Berechnungsvorschriften zum Schallschutz gegen Außenlärm berücksichtigen vielmehr auch den Unterschied zwischen dem Beurteilungspegel und dem Spitzenpegelereignis (z. B. die VDI 2719, Schalldämmung von Fenstern und der Zusatzeinrichtungen), um den besonderen Einfluss der Spitzenpegelereignisse zu bewerten. Ist eine Differenz zwischen dem Beurteilungspegel und dem Spitzenpegel von mehr als 10 dB(A) gegeben, ist eine Anpassung der Berechnungsgrundlagen erforderlich.

Zum Vorstehenden und zu sonstigen Feststellungen werden nachfolgende Forderungen erhoben:

3.1. Schienenbonus

Mit dem „Elften Gesetz zur Änderung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes vom 02. Juli 2013“ wurde der sog. „Schienenbonus“ für den Schienenverkehrslärm (der Korrekturwert $S = -5 \text{ dB(A)}$, der allgemeine Bonusabzug für die angeblich geringere Störwirkung des Schienenverkehrslärms) mit Wirkung vom 01. 01. 2015 für „neue Planfeststellungsverfahren, die danach eingeleitet werden“, aufgehoben. Es entfällt also ab diesem Zeitpunkt die lärmschutzrechtliche Privilegierung von Schienenwegen. Für davor eingeleitete Planfeststellungsverfahren kann dieser aber weiterhin berücksichtigt werden. Diese Gesetzesvorgabe ist nach unserer Meinung in Frage zu stellen.

Der Bonusabzug ist seit längerer Zeit in Fachkreisen sehr umstritten. Dies ist im Wesentlichen in der Geräuschzusammensetzung des Schienenverkehrs, der hohen nächtlichen Güterzug-Frequentierung der Bahnlinien, der Hochgeschwindigkeitszüge, der dichteren Zugfolgen und den neuen Erkenntnissen in der Wirkung von Schienenlärm auf die Menschen begründet. Es wurde durch den Bundesgesetzgeber also erkannt, dass dieser Bonus infolge der Belastungen, die auch vom Schienenverkehrslärm auf die Menschen einwirken, nicht mehr vertretbar ist. Dies kann jedoch nicht erst ab dem 01. 01. 2015 sein, sondern muss aus Gleichheitsgründen und Gerechtigkeitsgründen sofort für alle Schienenverkehrsanlagen gelten. Die Anwohner an der Ausbaustrecke nördlich von Bamberg können doch nicht anders behandelt werden als die Anwohner im Süden von Bamberg! Ist die Gesundheit von Bürgern von einem Datum abhängig zu machen?

Außerdem ist gemäß der „Vorläufigen Berechnungsmethode für den Umgebungslärm an Schienenwegen“, Ausgabe Mai 2006, die im Rahmen der europäisch harmonisierten Berechnung zur EU-Umgebungslärmrichtlinie zu berücksichtigen ist, auch der Ansatz eines Schienenbonus in Deutschland nicht mehr zulässig, was damit Berücksichtigung finden muss.

Wir fordern deshalb bereits jetzt beim laufenden Planfeststellungsverfahren die Nichtberücksichtigung dieses „Schienenbonus“, ansonsten werden wir dazu den Klageweg beschreiten. Die Inbetriebnahme der Ausbaustrecke wird nach Aussagen von Vertretern der DB-Projektbau GmbH frühestens zum Ende des Jahres 2017 sein. Die Züge werden danach für immer die Strecke benutzen und die Gesundheit der Anwohner auf Dauer belasten. Im jetzigen Planungsstadium mit einer beabsichtigten Bauausführung ab dem Jahre 2015 und einer Inbetriebnahme frühestens Ende 2017 muss es zwingend sein, zum Schutz der Bürger/innen noch bessere Schallschutzvorkehrungen einzuplanen.

In den Ortschaften Zapfendorf und Unterleiterbach ist der „Schienenbonus“ auch deshalb nicht gerechtfertigt, da hier erhöhte Lärmbeeinträchtigungen durch das Halten und Anfahren der Züge am Haltepunkt Zapfendorf für ganz Zapfendorf und in Unterleiterbach ebenso durch das Halten und Anfahren im Überholbahnhof eintreten.

3.2. Lärmüberlagerung durch verschiedene Verkehrslärmquellen/Gesamtlärmbelastung

Grundsätzlich darf beim Schienenverkehrslärm ohne Summenwirkung mit anderen Verkehrsträgern die Lärmpegelberechnung durchgeführt werden. Im südlichen und nördlichen Bereich von Zapfendorf sind jedoch neben den Immissionen des Schienenweges auch die Immissionen der dort neu geplanten und zu bauenden Straßen mit zu untersuchen und die Summenwirkung zu berücksichtigen und dies im Rahmen der Planfeststellung abzuarbeiten, da die Änderung der Verkehrsführung im direkten und unmittelbaren Zusammenhang mit der wesentlichen Änderung der Schiene steht. Eine entsprechende Änderung der Berechnungen ist zu veranlassen. – Dadurch evtl. notwendige Schallschutzmaßnahmen östlich der Staatsstraße sind dann vorzunehmen.

Gemäß der Richtlinie „Schall- und Erschütterungsschutz im Planfeststellungsverfahren für Landverkehrswege des Bayer. Landesamts für Umwelt, Juli 2012“ ist eine Betrachtung der Gesamtlärmbelastung erforderlich, sofern sich Gesamtbeurteilungspegel in gesundheitlich bedenklicher oder in eigentumsrechtlich kritischer Höhe weiter erhöhen“. Somit sind bei vorhandenen lauten Verkehrswegen Untersuchungen zur Gesamtlärmsituation (vorhandene Verkehrswege und Neubaumaßnahmen) durchzuführen und die Gesamtlärmsituation aufzuzeigen. Als eigentumsrechtlich kritische Beurteilungspegel werden entsprechend der vorgenannten Richtlinie die Pegel von $L_r \geq 70$ dB(A) (tags) bzw. $L_r \geq 60$ dB(A) (nachts) für ein allgemeines Wohngebiet definiert. In Mischgebieten werden im Allgemeinen 2 dB(A) höhere Werte genannt. Die vorstehenden Grenzen werden schon bei Beurteilungspegeln (z. B. durch die Eisenbahn oder durch die Straße getrennt) deutlich unter 70 dB(A) (tags) bzw. 60 dB(A) (nachts) im Wohngebiet relevant, da die Summe der Einwirkungen zu betrachten ist (z. B. nachts 59 dB(A) durch die Straßen und 54 dB(A) durch die Eisenbahn). Eine Dokumentation der Gesamtlärmbelastung der betroffenen Häuser fehlt. In der Anlage 3 zum Erläuterungsbericht der schalltechnischen Untersuchung (Anlage 15.1) werden lediglich die Schutzfälle mit einem entsprechend hohen Pegel aufgelistet, ohne diese näher zu benennen. Es ist damit nicht klar, inwieweit eine Gesamtlärmbelastung untersucht wurde. Dies müsste entsprechend nachgeholt werden.

3.3. Berücksichtigung der in der Bauleitplanung bereits ausgewiesenen sowie der für die Zukunft geplanten Bauflächen

Zu bebauten Grundstücken im Baugebiet „Zapfendorf Süd II“, für das der Bebauungsplan am 27. 07. 2001 in Kraft getreten ist, wurde bei verschiedenen Grundstücken vermerkt, dass diese keinen Anspruch auf passiven Schallschutz hätten, da sie erst nach 1996, der Einleitung der ersten Planfeststellung, errichtet worden sind und seit der Einleitung der ersten Planfeststellung Veränderungssperre besteht. Nach unserer Meinung kann eine Veränderungssperre nicht mehr bestehen, wenn ein Planfeststellungsverfahren über 17 Jahre ruht. Auch ein ergangener Planfeststellungsbeschluss verliert, wenn nicht innerhalb von 5 Jahren nach dessen Rechtskraft mit den Bauarbeiten begonnen wird, durch Zeitablauf seine Wirksamkeit (§ 75 Abs. 4 VwVfG). Deshalb ist auch bei diesen Anwesen der passive Schallschutz zu überprüfen und zu gewähren.

Vom Markt Zapfendorf wurde für das westlich der Bahnlinie liegende Gewerbegebiet, das schon im Wesentlichen zuvor bebaut war, der Bebauungsplan „Zapfendorf-West“ aufgestellt, der am 02. 10. 1998 in Kraft getreten ist. Für dieses Gebiet ist aus den Unterlagen keine Prüfung des Schallschutzes ersichtlich. Es fehlt im „Lageplan zum Schallschutz“ (Anlage Nr. 15.2.5) ein auf das Gewerbegebiet bezogene Isophonenlinie für den Pegelwert zur Nachtzeit (59 dB(A)). Deshalb kann auch nicht überprüft werden, welche Schallschutzmaßnahmen dort tatsächlich erforderlich sind. Dies ist nachzuholen.

Ferner wurde das jeweilige Inkrafttreten nachfolgender Bebauungspläne im „Lageplan zum Schallschutz“ (Anlage Nr. 15.2.5) falsch angegeben:

Gewerbegebiet Zapfendorf Süd	Inkrafttreten richtig am 09. 10. 1987
Zapfendorf Süd I	Inkrafttreten richtig am 14. 01. 1983
Zapfendorf Scheßlitzer Straße/Oberweg	Inkrafttreten richtig am 29. 04. 1988
Weierweg mit Änderung Kirchsclettener Str. I	Inkrafttreten richtig am 09. 02. 1996
Kirchsclettener Straße I	Inkrafttreten richtig am 09. 05. 1980
Zapfendorf Ost I	Inkrafttreten richtig am 05. 10. 1979
Zapfendorf Ost II	Inkrafttreten richtig am 16. 04. 1981
Zapfendorf Ost III	Inkrafttreten richtig am 02. 09. 1988

Zapfendorf Nord I

Inkrafttreten richtig am 20. 03. 1992

Damit steht auch bei Vorliegen von Pegelüberschreitungen in diesen Bereichen Anwesenheitseigentümern verbindlich Schallschutz mit entsprechenden Maßnahmen zu. In diesen Baugebieten wurden infolge der Falschangabe des Inkrafttretenszeitpunktes zahlreiche Grundstücke wegen der angeblich seit 1996 bestehenden Veränderungssperre vom Anspruch auf Schallschutz ausgenommen. Dies wäre alles zu berichtigen.

Zur Weiterentwicklung unserer Gemeinde, die zwischen Main und DB-Strecke im Westen sowie Autobahn im Osten sehr eng eingebunden ist, sind unbedingt bei der Bemessung der Schallschutzmaßnahmen nicht nur die mit Bebauungsplänen ausgewiesenen bzw. schon bebauten Flächen, sondern auch die im Flächennutzungsplan des Marktes Zapfendorf dargestellten künftigen Bauflächen mit zu berücksichtigen (vgl. Ziffer 1.6.4 der landesplanerischen Beurteilung vom 30. Juli 1993). Nach dem rechtsverbindlichen Flächennutzungsplan sind dies nachfolgende Bereiche:

- a) Im Süden von Zapfendorf die dort östlich der Staatsstraße 2197 festgesetzten geplanten MI- und WA-Bauflächen.
- b) Westlich der DB-Strecke der festgesetzte geplante GE-Bereich südlich des „Laufer Baches“.

Für die Kiesausbeute im Maintal besteht ein rechtsverbindlicher Bebauungsplan „Kiesausbeute Maintal“. Entsprechend diesem Bebauungsplan erfolgt z. Zt. noch die Ausbeute durch die Fa. Porzner im Südwesten der Ortschaft Zapfendorf (am sog. Baggersee Zapfendorf/Süd). Die Ausbeute ist hier in 1 – 2 Jahren abgeschlossen. Danach ist als Nutzung für diesen dann etwa mindestens 50 ha großen Baggersee entsprechend dem Flächennutzungsplan und dem Bebauungsplan eine Freizeitnutzung vorgesehen. Zum Schutz dieses Bereiches wären deshalb Lärmschutzmaßnahmen auch westlich der DB-Strecke notwendig, und zwar gemäß § 2 Abs. 2 Satz 2 der 16. BImSchV (Sonstige in Bebauungsplänen festgesetzte Flächen für Gebiete sind nach Abs. 1 entsprechend der Schutzbedürftigkeit zu beurteilen). Wir sind der Auffassung, dass hier die Schutzbedürftigkeit vergleichbar einem Mischgebiet gegeben ist. Dementsprechend fordern wir die Schallschutzberechnung durchzuführen und die Lärmschutzmaßnahmen zu bestimmen.

3.4. Schutz der Grundstücksaußenbereiche (Gärten, Balkone, Terrassen u. a.)

Entsprechend dem „Umwelt-Leitfaden zur eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Teil VI, Schutz vor Schallimmissionen aus Schienenverkehr, Eisenbahnbundesamt, Stand Dezember 2012“ und der maßgebenden 16. BImSchV werden ausdrücklich auch die Außenwohnbereiche (insbesondere Terrassen und Balkone) als „schutzbedürftig“ zur Tageszeit eingestuft und müssen ebenfalls lärmtechnisch untersucht werden. Diese Untersuchungen fehlen augenscheinlich und sind nachzuholen. Der Schutz der Außenwohnbereiche kann nur durch verbesserten aktiven Schallschutz erreicht werden.

Es könnten auch sog. „kritische“ Außenwohnbereiche vorliegen, wenn der Beurteilungspegel zur Tagzeit den jeweils zulässigen Immissionsgrenzwert um weniger als 3 dB(A) unterschreitet (im Wohngebiet zwischen 56 und 59 dB(A), im Mischgebiet zwischen 61 und 64 dB(A) liegt), denn auch Reflexionen an Wohngebäuden oder anderen Gebäuden können Pegelerhöhungen von 3 dB(A) verursachen, was dann zu einer Beurteilungspegelüberschreitung führt. Auch dies ist zu untersuchen und nachzuweisen.

Es müssen dazu die entsprechenden Außenwohnbereiche vor Ort aufgenommen werden und die erforderlichen Berechnungen der zu erwartenden Pegel erfolgen.

3.5. Gleispflegebonus

Wir fordern mit Nachdruck, dass der sog. „Gleispflegebonus“ mit einem Abzug von 3 dB(A) nicht angesetzt werden darf, denn dieser ist in verschiedener Hinsicht als problematisch anzusehen. Bezüglich des „BüG“ ist es erforderlich, dass das Gleis in festgelegten regelmäßigen Zeitabschnitten messtechnisch/lärmtechnisch erfasst wird und bei einer Überschreitung der zulässigen Werte innerhalb von 12 Monaten (in dieser Zeit müssen die Anlieger damit den erhöhten Lärm ertragen) ein Schleifen der Gleise auch tatsächlich durchgeführt wird, was mit zusätzlichem Lärm und Verschmutzungen beim Vollzug verbunden ist. - Wer gewährleistet, dass die vorgeschriebenen Überprüfungen auch wirklich in dem notwendigen regelmäßigen Abstand durchgeführt werden und dem dann auch das geeignete Schleifverfahren zeitgerecht folgt?

Unklar ist dabei auch, inwieweit die angrenzenden Kommunen/Grundstücksanlieger über die Messergebnisse/Messvorgänge informiert werden bzw. eine Auskunftspflicht seitens der Deutschen Bahn besteht. Weiterhin ist unklar, welche Konsequenzen bei einer erforderlichen und nicht durchgeführten Gleispflege drohen. Im Zweifelsfall sind dann Rechtsmittel einzulegen. Dies sind zu große Unwägbarkeiten für die Betroffenen.

Außerdem ist entsprechend der Forschungsergebnisse der Technischen Universität Berlin (Synthesebericht: Lärmreduktion durch Behandlung der Schienenoberflächen, Prof. Dr.-Ing. Habil. J. Siegmann, Stand 19. 12. 2012) bei Güterzügen mit graugussklotzgebremsten Wagen (Standardgüterwagen) lediglich nur von einer um ca. 1,5 dB(A) geringeren Geräuschentwicklung nach dem Schienenschleifen auszugehen. Und dies ist auf unserer Strecke ein erheblicher Zuganteil. Auch im Jahre 2025 ist davon auszugehen, dass die langsamen Güterzüge noch überwiegend mit graugussklotzgebremsten Wagen ausgestattet sind. Die derzeit beginnende Umrüstung der Güterwagen auf leisere Bremsklötze bewirkt erst dann eine wesentliche Pegelminderung, wenn ca. 80 % der Güterwagen umgerüstet sind.

Sollte das „besonders überwachte Gleis“ trotzdem zugelassen werden und es sich diesbezüglich im Nachhinein herausstellen, dass die gewünschte Wirkung nachhaltig nicht erzielt wird, muss auf jeden Fall in der Planfeststellung festgeschrieben werden, dass die Bahn den dann noch notwendigen erhöhten Schallschutz nachträglich durch Maßnahmen kompensieren muss. Für diesen Fall fordert der Markt Zapfendorf zur Überprüfung des „BüG“ das Errichten und Betreiben einer dauerhaften Lärmmessstation in Zapfendorf, so wie dies auch in Niederfüllbach bereits betrieben wird.

3.6. Emissionsmittelungspegel

Das subjektive Empfinden über das Maß der Belästigung durch den Schienenverkehrslärm wird durch die Berechnungen (Verwendung von Mittelungspegeln, Durchschnittswerte) nicht ausreichend berücksichtigt. Deshalb sollte allein schon aus diesem Grund über die Berechnungsergebnisse hinaus versucht werden, bei der Planung, dem Bau und dem Betrieb der Bahn die Belastungen für die Anwohner soweit wie möglich zu verringern.

In diesem Zusammenhang möchten wir nochmals auf die VDI 2719, Schalldämmung von Fenstern und der Zusatzeinrichtungen hinweisen. Diese Berechnungsvorschrift berücksichtigt auch den Unterschied zwischen dem Beurteilungspegel und dem Spitzenpegelereignis, um den besonderen Einfluss der Spitzenpegelereignisse zu bewerten. Ist danach eine Differenz zwischen dem Beurteilungspegel und dem Spitzenpegel von mehr als 10 dB(A) gegeben, wird eine Anpassung der Berechnungsgrundlagen erforderlich, was wir hiermit auch fordern.

3.7. Vergleich mit dem Planfeststellungsverfahren 1996

Im Vergleich zu den Berechnungen im Planfeststellungsverfahren aus dem Jahre 1996 verschlechtert sich – trotz Berücksichtigung eines Bonus für das „besonders überwachte Gleis“

über den gesamten Planabschnitt – die Immissionssituation entlang der Ausbaustrecke nochmals erheblich (bis ca. 5 dB(A)). Dabei fehlen in den Berechnungen alle Züge, die an weniger als 3 Verkehrstagen in der Woche verkehren! Bei Berücksichtigung auch dieser Züge ist mit noch höheren Immissionspegeln zu rechnen.

Eine Erklärung für die hohe Pegelzunahme wird in den eingereichten Planunterlagen nicht gemacht. Für eine genauere Prüfung der Berechnungen fehlen in den Planunterlagen die Rechenschritte mit den verwendeten Eingangsdaten und Zwischenergebnissen.

Deshalb sind die Berechnungen zu ergänzen, die höheren Immissionspegel näher zu erläutern und die Auswirkungen auf den Kreis der Betroffenen darzustellen. Änderungen im Vergleich zum Planungsstand 1996 müssen explizit dargestellt werden.

3.8. Zugdaten und Zuglängen

Gemäß den Berechnungsvorschriften für den Lärm wird der maßgebliche Emissionsmittlungspegel unter Einbeziehung der Anzahl und der Art der verkehrenden Züge (Wagenmaterial, Bremsbauart), der Länge und der Geschwindigkeit der Züge sowie dem Gleisunterbau und der Qualität der Schienenfläche berechnet.

In den Schallpegelberechnungen für unseren Raum wird bei Güterzügen nur von einer Länge von 500 m ausgegangen. Dies ist untypisch und nicht plausibel.

Wir haben mit unseren von der Planfeststellung betroffenen Nachbargemeinden durch das Büro IBAS GmbH eine Plausibilitätsprüfung der Schallpegelberechnungen durchführen lassen. Von diesem Büro haben wir erfahren, dass bei vergleichbaren Schallpegelberechnungen an anderen Strecken (Strecke 5102, Schweinfurt – Haßfurt, Strecke 5904, Sulzbach - Rosenberg, Strecke Hafen Bamberg) immer von Güterzuglängen von 700 m ausgegangen wurde.

Das Büro IBAS GmbH hatte zweimal (mit E-Mails vom 25. 09. 2013 und 01. 10. 2013) bei der zuständigen Stelle der DB um Überlassung der aktuellen Prognosedaten 2025 gebeten. Leider sind diese Angaben erst nach Abschluss der Plausibilitätsprüfung beim Büro IBAS eingegangen (am 10. 10. 2013). Entsprechend der jetzt vorgelegten Daten sind nunmehr für die Strecken 5100 und 5919 auch Güterzuglängen von $L = 700$ m zu berücksichtigen.

Die um 200 m längeren Güterzüge verursachen eine Erhöhung der Emissionspegel um ca. 1,7 dB(A), aufgerundet 2,0 dB(A), im Vergleich zu den Ansätzen im Erläuterungsbericht. Somit wäre auch diesbezüglich eine Neuberechnung / Neubewertung der Untersuchungen erforderlich.

Uns ist ein Artikel der online-Ausgabe der Zeitung „Frankfurter Allgemeine“ vom 02. 01. 2013 mit dem Titel „Deutsche Bahn 1500 Meter lange Güterzüge“ bekannt geworden. Nach den Ausführungen in diesem plant die Deutsche Bahn derzeit auf einigen Strecken eine deutliche Verlängerung von Güterzügen. Es steht dort, dass die derzeitige Infrastruktur auf Zuglängen von bis zu 740 m ausgelegt ist.

Es gibt also eine ständige Diskrepanz hinsichtlich der Angaben zu den Berechnungsgrunddaten (auch zum vorausgehenden Raumordnungsverfahren und zum angrenzenden Planabschnitt Zapfendorf – Ebensfeld). Deshalb sollten die der endgültigen, maßgeblichen Berechnung zu Grunde gelegten Zugdaten (Art, Anzahl aller Züge, Fahrzeiten, Zuglängen, Geschwindigkeiten, Scheibenbremsenanteil u. a.) verbindlich im Planfeststellungsbescheid festgeschrieben werden, damit bei nachträglichen Änderungen, die zu einer Verschlechterung der Immissionssituation führen, alle Betroffenen noch später eine Verbesserung des aktiven und passiven Schallschutzes erreichen können.

3.9. Berechnung Emissionsmittelungspegel auf Schienenoberkante

Bei der Berechnung des Emissionsmittelungspegels wird von einem Emissionsort auf der Schienenoberkante ausgegangen, d. h. dass sämtliche Geräusche eines Zuges auf einen Punkt auf Gleishöhe konzentriert werden. Neben den eigentlichen Abrollgeräuschen verursacht ein Zug aber auch noch Geräusche, wie bereits an anderer Stelle zum Immissionsschutz ausgeführt, durch Aufbauten, Lüfter, Stromabnehmer, Klotzbremsen etc.. Diese Geräuschquellen liegen in der Regel oberhalb der Schienenoberkante. Je nach Topographie werden deshalb durch die geplanten Lärmschutzwände mit einer Höhe von 3,00 m über Schienenoberkante an der Ost- und Westseite der Bahnstrecke bzw. 4,00 m über Schienenoberkante bei den innenliegenden, mittigen Schallschutzwänden die Geräusche für höherliegende Wohnräume (OG, DG; dort liegen i. d. R. die Schlaf- und Kinderzimmer) z. T. nur unzureichend abgeschirmt.

3.10. Einstufung der Gebietsarten

Ferner ist auch zu berücksichtigen, dass nach den Vorschriften (§ 2 Abs. 2 der 16. BImSchV) bezüglich der Einstufung der Gebietsarten nicht die Festsetzungen des Flächennutzungsplanes einfach pauschal übernommen werden dürfen, sondern die Einstufung der Gebietsarten nach den rechtsgültigen Bebauungsplänen und in nicht durch Bebauungspläne aufgeplanten Bereichen nach der tatsächlichen Nutzung (in analoger Anwendung der Baunutzungsverordnung) erfolgen muss. Dementsprechend haben wir den zu der Lärmsituation erarbeiteten Plan überprüft und dabei festgestellt, dass dieser einige Fehler beinhaltet. Die Abweichungen mit der richtigen Gebietsarteneinteilung haben wir im beiliegenden Lageplan (Anlage 1) eingetragen.

Abweichungen ergeben sich insbesondere im Bereich zwischen der DB-Linie und der Staatsstraße 2197, und zwar an den Straßen „Cäcilienstraße, Bahnhofplatz, Weidenweg, Fährweg, Bamberger Straße, Hauptstraße“. Diese von uns berichtigten Bereiche sind nach den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens (Lageplan zum Schallschutz, Anlage Nr. 15.2.5) als Dorf / Mischgebiete eingestuft, sind jedoch nach der tatsächlichen Nutzung Wohngebiete. Die Bereiche sind somit um 5 dB(A) höher schutzwürdig, was auch zu einem verbesserten aktiven Schallschutz führen müsste.

3.11. Variantenuntersuchung von Lärmschutzmaßnahmen

Im Erläuterungsbericht werden die untersuchten Varianten der Lärmschutzwände nicht näher beschrieben. Es ist abschließend nur die Variante, die im Rahmen der Verhältnismäßigkeit ausgewählt wurde, detaillierter definiert. Es ist jedoch davon auszugehen, dass im Rahmen der Variantenuntersuchung verschiedene Höhen der Lärmschutzwände sowie verschiedene Längen der Lärmschutzwände untersucht wurden. Sollte dies nicht erfolgt sein, ist die Auswertung der Anlage 2 zur schalltechnischen Untersuchung (Anlage 15.1) nicht korrekt. Es ist für uns deshalb nicht nachvollziehbar, ob bei höheren oder längeren Lärmschutzwänden ein besserer Schutz gegeben wäre. Insofern besteht für uns Aufklärungsbedarf, was noch nachzuholen wäre.

In den „Hinweisen zur Erstellung schalltechnischer Untersuchungen in der eisenbahnrechtlichen Planfeststellung von Neu- oder Ausbaumaßnahmen von Schienenwegen (Fassung 01/2010) des Eisenbahnbundesamtes vom 15. 06. 2010“ ist ausdrücklich angeführt, dass auch „neue“ Schallschutzmaßnahmen (Praxistest) vorgesehen werden können, da davon auszugehen ist, dass hohe Lärmschutzwände und Wälle nicht unbedingt den Stand der Lärmminde- rungstechnik im Bereich der Eisenbahn darstellen. So sind derzeit schon bei verschiedenen Eisenbahnen auch niedrigere Lärmschutzwände und Schienendämpfer in Betrieb, was jedoch eine Zulassung des Eisenbahnbundesamtes erfordert. Ob auch dies geprüft wurde, kann aus den Unterlagen nicht entnommen werden.

3.12. Lärmschutzwände zwischen DB-Strecke und Staatsstraße / Ortsstraßen

Im Süden von Zapfendorf, an den Straßen „Rosengarten, „Bahnhofstraße“ und „Mainstraße“ in Zapfendorf werden Lärmschutzmaßnahmen zwischen den Straßen und der DB-Strecke errichtet. Um eine Pegelerhöhung des Straßenverkehrslärms an den schutzbedürftigen Häusern zu vermeiden, ist nicht nur die Wandseite zur Schienenstrecke hin, sondern auch die straßenzugewandte Seite der Lärmschutzwand hochabsorbierend auszuführen.

Die Lärmschutzberechnungen und –ermittlungen sind also in vielerlei Hinsicht sehr mangelhaft, teilweise falsch, manche Ansätze überholt und ungerechtfertigt. Sie bedürfen also einer eingehenden Überarbeitung. Dadurch bedingt müssen sich eindeutig auch verbesserte aktive Lärmschutzmaßnahmen ergeben, die im Planfeststellungsbescheid festzusetzen sind, was wir hiermit fordern. Aktive Schallschutzmaßnahmen gehen eindeutig passiven Schallschutzmaßnahmen vor, die nur in geringem Umfang eingesetzt werden sollten.

Außerdem muss es dem Markt gestattet werden, zusätzliche Einwendungen und Forderungen in diesem Zusammenhang auch nach Abschluss der Einwendungsfrist erheben zu dürfen, die sich infolge neuer Erkenntnisse aus der zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht vorliegenden Stellungnahme des Bayer. Landesamts für Umwelt ergeben.

Die Gestaltung der Schallschutzwände (Farbe, transparente Elemente, Begrünung etc.) ist im Einvernehmen mit dem Markt Zapfendorf auf Kosten der DB festzulegen.

Insbesondere im Bereich der Bahnsteige und der Fuß- und Radwegunterführungen wäre es aus Gründen der Sichtbeziehungen erforderlich, durchsichtige Wandbereiche vorzusehen, um so die Sicherheit und das Sicherheitsempfinden von Bahnreisenden auf den Bahnsteigen und von Querenden zu erhöhen.

Im Bahnhofsbereich besteht die Bitte an die Bahn, im Rahmen der Kunst am Bau, die Geschichte von Zapfendorf (die Katastrophe am 01. 04. 1945) zu würdigen und den Vorschlag des zweiten Preisträgers unseres Wettbewerbs, die Edelstahltafeln, als Gestaltungselement an die neu zu errichtende Lärmschutzwand zu integrieren.

3.13. Rechtzeitiger Bauvollzug der aktiven Schallschutzmaßnahmen

Im Interesse unserer Einwohner/innen wird gefordert, dass rechtzeitig vor Beginn der Schienenwegs- und Gleisbauarbeiten (auch dem Abriss der Gleiskörper) die Lärmschutzmaßnahmen (Errichtung der Schallschutzwände und –wälle) baulich vollzogen werden. Damit wäre sichergestellt, dass der Baulärm während der Bauphase bereits reduziert wird.

Dies gilt auch hinsichtlich evtl. notwendiger passiver Schallschutzmaßnahmen an Gebäuden.

3.14 Gleisbau mit Betonschwellen im Schotterbett

Nach den Planfeststellungsunterlagen soll der Gleisbau mit Betonschwellen im Schotterbett erfolgen, was nach den Lärmschutzberechnungen mit einem Zuschlag von + 2 dB(A) angesetzt wurde. Im Planfeststellungsbescheid ist diese Bauweise verbindlich festzuschreiben, damit sie auch tatsächlich zum Vollzug kommen muss. Sollte beim Vollzug eine andere Bauweise erfolgen, z. B. eine nicht absorbierende feste Fahrbahn, würden die Lärmpegelberechnungen nicht mehr stimmen, denn dafür müsste nach der Tab. C der 16. BImSchV ein Zuschlag von 5 dB(A) eingerechnet werden. Der dann festgesetzte Schallschutz wäre somit in Frage zu stellen.

3.15. Weitere Forderung zum Schallschutz

Unabhängig von allen Schallschutzmaßnahmen hat sich die Bahn stärker als bisher für die Weiterentwicklung des Standes der Schallschutztechnik an der Emissionsquelle (am Zug- und Schienenmaterial) und hinsichtlich einer schnelleren Nachrüstung insbesondere der Güterzüge, z. B. mit leiseren Bremsen (LL-Sohle), zu engagieren. Die Politik müsste hierzu (wie auch

in anderen europäischen Ländern) verbindliche Vorgaben festlegen, die schnellstmöglich nach einem vorgegebenen Zeitplan zu vollziehen wären.

4. Bestandsaufnahmen bezüglich Erschütterungen / Körperschallbrücken

Nachdem durch die Ausbaustrecke eine wesentliche Erhöhung des Schienenverkehrs eintreten wird, die Gleise auch teilweise näher an die Bebauung heranrücken werden (z. B. „Werkstraße, Fischerhütte, Weidenweg, Fährweg“, Betrieb der Fa. Betonwerk Schneider, u. a.) und sich aus den Planfeststellungsunterlagen hinsichtlich der zu erwartenden Erschütterungen keine konkrete Aussage ergibt, müssten bzgl. dieser Problematik an allen Gebäuden und Einrichtungen in Zapfendorf zwischen der DB-Strecke und der Staatsstraße 2197 (also östlich) und an allen Gebäuden und Einrichtungen im Abstand von ca. 100 m westlich der Bahnlinie in Abstimmung mit den Eigentümern Bestandsaufnahmen zur Beweissicherung durchgeführt werden, was hiermit gefordert wird. Gemäß dem Schreiben des Bayer. Landesamts für Umwelt bzgl. des Schall- und Erschütterungsschutzes im Planfeststellungsverfahren für Landverkehrswege, Juli 2012, ist im Rahmen eines Planfeststellungsverfahrens beim Neubau von Schienenverkehrswegen eine Prüfung zum Erschütterungsschutz durchzuführen. Dies ist deshalb notwendig, damit spätere Vergleiche möglich sind und evtl. auch noch in Jahren, wenn Erfahrungen vorliegen, die DB in Anspruch genommen werden kann.

Unabhängig von allen Schallschutzmaßnahmen hat sich die Bahn stärker als bisher für die Weiterentwicklung des Standes der Schallschutztechnik an der Emissionsquelle (am Zug- und Schienenmaterial) und hinsichtlich einer schnelleren Nachrüstung insbesondere der Güterzüge, z. B. mit leiseren Bremsen (LL-Sohle), zu engagieren.

Die Politik müsste hierzu (wie auch in anderen europäischen Ländern) verbindliche Vorgaben festlegen, die schnellstmöglich nach einem vorgegebenen Zeitplan zu vollziehen wären.

Beweissicherungsmaßnahmen müssten auch an allen Gebäuden und Einrichtungen links und rechts von Baustraßen vorgenommen werden, denn auch hier sind Einwirkungen nicht auszuschließen.

Zum Schutz der Anwohner vor Erschütterungen sind die Anhaltswerte der DIN 4150, Teil 2, zu berücksichtigen. Auch während der Bauphase ist darauf zu achten, Einwirkungen durch Erschütterungen so gering wie möglich zu halten, denn in Zusammenhang mit verschiedenen Bauleistungen (Verdichten, Rammen usw.) kann es ebenfalls zu unzulässigen Körperschallübertragungen bzw. Erschütterungen kommen. Eine Prognose ist ohne entsprechende Messungen vor Ort nicht möglich. Deshalb sind die im Rahmen des Erschütterungsschutzes notwendigen messtechnischen Nachweisführungen mit dem Landesamt für Umwelt abzusprechen.

Im Rahmen des Erschütterungsschutzes ist auch der sekundäre Luftschall mit zu berücksichtigen, denn durch die Körperschallübertragungen kann es neben den Erschütterungen auch zu einer unzulässigen Abstrahlung von Sekundärluftschall kommen. Entsprechende Untersuchungen und Berechnungen sind durchzuführen.

5. Baustellenlärm, Baustelleneinrichtung und Deponien

Die Ausführungen hinsichtlich dieser Problematik in den Planfeststellungsunterlagen sind wenig aussagekräftig. Trotz jahrelanger Erfahrungen mit dem Bau von Schienenwegen bleiben die Aussagen zum Baulärm sehr vage. Da die Bahnlinie im Bereich von Zapfendorf (der Gemarkungen Zapfendorf und Lauf) komplett neu gebaut wird, hierzu sogar eine Stilllegung

der Bahnstrecke geplant ist, wirken die Baustellenarbeiten mit voller Wucht auf die betroffenen Immissionsorte ein.

Baulärm weist eine andere Lärmzusammensetzung als Schienenlärm und damit eine andere Lärmwirkung auf und findet zum Teil noch näher als der eigentliche Bahnlärm zu den betroffenen Anwohnern statt. Dabei ist der Stand der Technik bezüglich der Lärminderung einzuhalten. Demzufolge müssen unvermeidbare schädliche Umwelteinwirkungen auf ein Mindestmaß beschränkt werden. Hinzu kommen die geplanten Nacharbeiten und deren teilweise immensen Emissionen / Immissionsrichtwertüberschreitungen. Auch sind die Geräusche, wie bereits ausgeführt, zum Teil auch mit Erschütterungen verbunden, was den Grad der Belästigung noch steigert.

Alle Baustellen im Gemeindebereich des Marktes Zapfendorf sind daher rechtzeitig vorher mit uns abzustimmen. Die Bürger unseres Marktes sind rechtzeitig vorher über die zu erwartenden Belästigungen (Zeitpunkt, Dauer, Ausmaß) zu informieren.

Zwingend notwendig ist auch ein ständig vorhandener Ansprechpartner vor Ort, der im Beschwerdefall schnell eingreifen kann (mit notwendigen Kompetenzen ausgestattet, mit entsprechender Messausrüstung). Es wird gefordert, die Gesamtlärlage des Ortes durch einen Gutachter oder durch mobile Messstationen fortlaufend (tags und nachts) prüfen zu lassen.

Die Allgemeine Verwaltungsvorschrift zum Schutz gegen Baulärm vom 19. August 1970 ist dabei verbindlich zu beachten. Entsprechend der AVV Baulärm muss eine Einteilung der schutzbedürftigen Gebiete, in Anlehnung an die TA Lärm, stattfinden. Auch die zulässigen Immissionsgrenzwerte, die hierbei analog gelten, müssen eingehalten werden. Insbesondere in sensiblen Bereichen sind – über die Anforderungen der Baulärmverordnung hinaus – besonders leise Baumaschinen und lärmarme Fahrzeuge einzusetzen (der Stand der Technik hat sich seit 1970 erheblich verbessert); dies muss verbindlich bereits in den Ausschreibungsunterlagen gefordert werden. Baumaschinen, die entsprechend der 32. BImSchV zugelassen sind, geben definitionsgemäß den Stand der Lärminderungstechnik wieder.

Abweichend von der TA Lärm gilt bei Bauarbeiten ein Zeitraum zwischen 20.00 Uhr und 7.00 Uhr als Nachtzeit. In Abschnitt 4.1 des Berichts zum Bauzeitlichen Schallschutz wird insbesondere hervorgehoben, dass für den Abschnitt Breitengüßbach – Zapfendorf auch zur Nachtzeit Tätigkeiten für den Gleis- und Tiefbau vorgesehen sind. Eine Auswertung bezüglich evtl. Überschreitungen der AVV Baulärm, mit Pegelangaben zur Nachtzeit, kann dem Bericht jedoch nicht entnommen werden. Wir fordern dazu, dass bei unausweichlichen Arbeiten zur Nachtzeit zwingend darauf geachtet werden muss, dass ein Zeitfenster von mindestens 8 Stunden ohne erhebliche Lärmeinwirkungen verbleibt.

Eine detaillierte Untersuchung zum Baulärm ist unserer Meinung nach erst nach Definition der einzelnen Bauphasen (wie von uns an anderer Stelle gefordert) / Einsatzzahlen von Maschinen sinnvoll möglich, was also rechtzeitig vor Baubeginn noch erfolgen muss.

Hup- und Signalwarntöne sowie sog. Rottenwarnanlagen, deren Schallleistungspegel bis zu 150 dB(A) beträgt, sind durch den Einsatz alternativer Schutzmaßnahmen zu vermeiden, dürfen also nicht eingesetzt werden.

Staubemissionen beim Bau der Ausbaustrecke (auf der Ausbaustrecke selbst und den dafür notwendigen Transportwegen) sind durch geeignete Maßnahmen direkt am Entstehungsort zu vermeiden (geschlossener Transport staubender Güter, windgeschützte Lagerung, ausreichende Befeuchtung des gelagerten und des zu transportierenden Materials sowie der unbefestigten und zu Staubemissionen neigenden Fahrwege, Berieselung von Halden und Fahrwegen, Reifenwaschanlagen etc.).

Soweit Deponien in unserem Gemeindebereich angelegt werden, sind diese im Randbereich mit Lärmschutz-Erdwällen auszuführen, damit der Lärm auf diesen gemildert wird. Deponien

sind nach Abschluss der Bauarbeiten restlos zu beseitigen und zu renaturieren. In diesem Zusammenhang ist vor dem Auflassen der Deponien zu prüfen, dass keine Altlasten gegeben sind.

...

7. Bahnhof Zapfendorf

Wie aus Teil II, Kapitel 10. 2, des Erläuterungsberichts zu entnehmen ist, soll im Rahmen der Bahnkörperverbreiterung bzw. der Umgestaltung der Geleisanlagen am Haltepunkt Zapfendorf das vorhandene Empfangsgebäude mit Nebenanlagen abgebrochen werden. Unter Teil II, Kapitel 4.1.5., wird beschrieben, dass alle neu zu errichtenden Bahnsteige an der ABS-Strecke eine einheitliche Nutzlänge von 210 m und eine Höhe von 55 cm über Schienenoberkante erhalten und den Belangen des Personenverkehrs entsprechend mit Informationstafeln, Fahrkartenautomat, Hinweisschildern, Leiteinrichtungen usw. ausgestattet werden. Aussagen bezüglich Unterstellmöglichkeiten und Beleuchtung fehlen.

Aufgrund der starken Frequentierung des Haltepunktes Zapfendorf sind dort nach unserer Meinung unbedingt Unterstellmöglichkeiten für die Fahrgäste bei ungünstiger Witterung an den Bahnsteigen und für die Zeit der Dunkelheit auch eine Beleuchtung notwendig, sowie auch neue überdachte Fahrradständer im Vorbereich des Haltepunktes, da zahlreiche Kunden der Bahn mit dem Fahrrad kommen, was wir hiermit zwingend auf Kosten der DB fordern.

8. Barrierefreiheit des Zugangs zu den Nahverkehrsgleisen und Überdachung sowie Beleuchtung der Zugänge am Bahnhof Zapfendorf

Es ist aus unserer Sicht unverständlich, dass die Zugänge zu den Nahverkehrsgleisen am Haltepunkt Zapfendorf nicht im Interesse der Bahnkunden sofort zu beiden Gleisen behindertengemäß geschaffen werden, da dies für Neukunden (die Bevölkerung wird immer älter und ist deshalb künftig auch mehr auf die Bahn angewiesen; Bahnfahrer nehmen verstärkt Fahrräder und Kinderwagen mit) werbend wirken würde. Der Zugang zum Bahnsteig für das Nahverkehrsgleis Bamberg – Lichtenfels erfolgt vom Bahnhofsvorbereich aus nach der vorliegenden Planung gleich behindertengerecht. Hinsichtlich des Treppenabgangs auf der Ostseite am Bahnhofsplatz hat sich bisher der Marktgemeinderat bereit erklärt, die Mehrkosten für flachere Treppen und eine Schieberampe zu übernehmen; diese verbesserte Maßnahme für Bahnkunden fehlt jedoch am Treppenzugang zum Bahnsteig des Nahverkehrsgleises Lichtenfels – Bamberg. Eigentlich sollten diese Maßnahmen (besser wäre noch ein komplett behindertengemäßer Zugang) an beiden Treppenanlagen Aufgabe der Deutschen Bahn sein. Die Verantwortlichen der DB werden deshalb nochmals gebeten, dies zu überdenken und im Kundeninteresse alle Bahnsteigzugänge behindertengemäß auszuführen und dafür auch die Kosten zu übernehmen. Andernfalls sind Behinderte von einer Bahnnutzung ausgeschlossen.

Bei diesem Bauwerk „Neubau Gehwegunterführung mit Bahnsteigzugang“ (Bauwerksverzeichnis Nr. 176) sind an allen drei Treppenanlagen (an der Ost- und Westseite, der Zugang zum Gleis Lichtenfels – Bamberg) keine Überdachung eingeplant und damit sind die Treppen allen Witterungseinflüssen ausgesetzt. Dies erfordert vor allem im Winter bei Frost und Schnee regelmäßige Winterdienstarbeiten, damit Unfälle durch Glatteis und Schnee ausgeschlossen werden. Um diese Gefahr zu beseitigen, wird angeregt und auf Kosten der DB gefordert, die Treppenanlagen mit entsprechenden Abdeckungen und seitlichen durchsichtigen Verkleidungen zu überbauen. Dazu gibt es schöne gestalterische Möglichkeiten.

Außerdem erfordert die gesamte Anlage eine ausreichende Beleuchtung, wozu in den Unterlagen keine Angaben zu entnehmen sind. Ferner sollten die Mauerkanten an den Zu- und Abgängen abgerundet werden, um das Sichtfeld zu erweitern.

9. Beeinträchtigungen durch Baustellen an der Staatsstraße 2197 und der Autobahn A 73 zwischen Zapfendorf und Kemmern

An den überörtlichen Straßen zwischen Zapfendorf und Kemmern sind folgende größere Baustellen geplant, die den Straßenverkehr ab Zapfendorf Richtung Süden bzw. nach Zapfendorf aus Richtung Süden massiv beeinträchtigen werden:

- eine Verlegung der St. 2197 Richtung Osten zwischen Zapfendorf und Ebinger Haltestelle
- eine Verlegung der St. 2197 Richtung Osten nördlich von Unteroberndorf
- eine Neubau mit Verlängerung der Straßenüberführung für die St. 2197 über die DB-Strecke zwischen Unteroberndorf und Breitengüßbach
- ein Neubau mit Verlängerung der Überführung für die Autobahn A 73 über die Staatsstraße 2197 und die DB-Strecke bei Kemmern (südlich von Breitengüßbach)
- der Bau einer weiteren Straßenüberführung an der Mainschleife zwischen Ebinger Haltestelle und Unteroberndorf für die Autobahn A 73.

Diese Straßenverbindungen dürfen nicht an mehreren Stellen gleichzeitig unterbrochen oder eingeschränkt werden. Deshalb ist mit allen Baulasträgern im Vorfeld ein abgestimmtes Verkehrskonzept zu erstellen und in den Planfeststellungsbeschluss mit aufzunehmen. Aus unserer Sicht wäre es überaus sinnvoll, wenn die Behelfsbrücke im Bereich des Brückenneubaus über die Eisenbahn zwischen Unteroberndorf und Breitengüßbach nicht nur für den Baustellenverkehr, sondern auch für den allgemeinen Verkehr auf der Staatsstraße 2197 nutzbar sein könnte.

Bei den erforderlichen Arbeiten im Straßenraum sind die Belange des Brandschutzes, des Rettungsdienstes, der Müllabfuhr und des Schulbusverkehrs im Bereich unseres Mittelschulverbundes „Oberes Maintal“ ausreichend zu berücksichtigen.

...

11. Verkehrsprobleme durch Baustellenverkehr in der Ortschaft Zapfendorf

Die Baustellenzulieferungen sollten überwiegend von Süden (dazu sollte eine Bauabfahrt von der Bundesautobahn A 73 geschaffen werden) oder Norden über die Staatsstraße 2197 zu den Baustraßen und Lagerplätzen erfolgen und nicht durch die Ortschaft Zapfendorf, insbesondere nicht über die Kreisstraße BA 1 (Herrngasse), um diese Straße und deren Einmündung in die Staatsstraße 2197 nicht übermäßig zu belasten, was zu enormen Verkehrsproblemen, Beeinträchtigungen und Gefährdungen für alle Verkehrsteilnehmer (besonders Kinder und ältere Menschen) in Zapfendorf führen würde.

Die „Herrngasse“ ist sehr beengt und ist der „Hauptweg“ für Kinder zur Kinderkrippe und zum Kindergarten in der Kindertagesstätte „St Franziskus“ an dieser Straße und zur Grund- und Mittelschule in der „Schulstraße“.

...

13. Erschütterungen/Beweissicherung für gemeindliche Einrichtungen bzw. Gebäude

Unmittelbar angrenzend an die Eisenbahnausbaustrecke und an vorgesehene Baustraßen liegen folgende gemeindliche Einrichtungen bzw. Gebäude (auf Fl.Nrn der Gemarkung Zapfendorf):

...

Diese gemeindlichen Einrichtungen und Gebäude werden durch die Baumaßnahmen an der Ausbaustrecke oder durch den Baustellenverkehr belastet und beeinträchtigt. Deshalb fordern wir dort eine Beweissicherung vor Beginn der Bauarbeiten durchzuführen. Ferner möchten

wir bereits heute darauf hinweisen, dass an diesen entstehende Verschmutzungen auf Kosten der verursachenden Firmen bzw. der DB zu beseitigen sind.

Spätere Erschütterungen, die Schäden an den unter den ersten beiden Spiegelstrichen genannten Einrichtungen verursachen könnten, sind durch entsprechende bauliche Maßnahmen am Schienenweg auszuschließen.

24. Bauwerk Nr. 947 (Werkstraße)

Die „Werkstraße“ ist als Transportweg für den Ausbau der Bahnanlagen (Gleise, Lärmschutzwände, Bahnsteigunterführung, Ausbau des Haltepunktes Zapfendorf, Kanalangleichungen u. a.) eingeplant. Durch diese Nutzung wird sie erheblich beschädigt sein. Deshalb ist ein vollständiger Neuausbau unumgänglich. Aus den Planfeststellungsunterlagen ergeben sich keine Anhaltspunkte über die künftige Breite dieser Anliegerstraße. Während der Bauarbeiten und nach Abschluss der Bahnmaßnahmen muss über diese Straße die Zu- und Abfahrt für die dortigen Wohn- und Gewerbebetriebe gewährleistet sein.

25. Bauwerk Nr. 948 (Baustellenstraße)

Bei diesem Bauwerk handelt es sich um den Neubau eines Transportweges westlich der Bahn vom Kieswerk Porzner/Betonwerk Schneider in Richtung Kläranlagen mit Anschluss an die „Mainstraße“ für den Baustellenverkehr und als bauzeitliche Umleitungsstrecke, die teilweise auf der vom Markt geplanten Trasse der „Westtangente“ bzw. teilweise in deren Umgriff verläuft. Aus den Unterlagen des Planfeststellungsverfahrens ist nicht ersichtlich, ob dieser hochwasserfrei angelegt wird, was nach unserer Meinung unbedingt erforderlich wäre, denn sonst wären die westlich der Bahn liegenden Betriebe, Kläranlagen und sonstigen Flächen bei Hochwasser nicht erreichbar. Für die Betriebe würde dies einen enormen Betriebsverlust ergeben.

Nach Bauabschluss ist ein teilweiser Rückbau dieses Transportweges, wahrscheinlich außerhalb der Trasse der „Westtangente“, geplant. – Es sollte hier überlegt werden, ob dieser Transportweg nicht vollständig auf der Trasse der „Westtangente“ gebaut wird. Dazu müsste in Zusammenarbeit von DB Projektbau GmbH und Markt Zapfendorf der noch erforderliche Grunderwerb getätigt werden (es wäre anzustreben, dass der Markt hierfür die Zustimmung zum vorzeitigen Maßnahmenbeginn durch die Förderbehörde erhält). Dann könnte der komplette Grundausbau der Trasse mit großer Wahrscheinlichkeit für den späteren Bau der „Westtangente“ verbleiben und müsste nicht rückgebaut werden.

Wegen der voraussichtlichen starken Belastung dieses „Transportweges“, der angrenzenden Gewerbebetriebe (insbesondere deren Photovoltaikanlagen), der Kläranlagen, der landwirtschaftlichen Flächen und der im dortigen FFH-Bereich vorhandenen Fauna und Flora ist die Straße infolge der zu erwartenden starken Schmutzentwicklung staubfrei auszubauen.

31. Hinweise auf mögliche Munitionsreste aus dem 2. Weltkrieg

Am 01. 04. 1945 wurde die Ortschaft Zapfendorf durch den Angriff amerikanischer Tiefflieger auf einen am Bahnhof abgestellten Munitionszug fast vollständig zerstört. Dadurch ist nicht auszuschließen, dass im Bereich der Ausbaustrecke noch Reste alter Munition versteckt sein könnten. Vor bzw. bei den Bauarbeiten sollten deshalb entsprechende Vorkehrungen getroffen werden.

34. Lärmschutzwall am Sportplatz (Bauwerk Nr. 92)

Dieser geplante Lärmschutzwall ist als bahnseitiger Steilwall auszuführen, da dies zu einer verbesserten Schallschutzwirkung führt (die Wirkung von aktiven Schallschutzmaßnahmen

hängt neben ihrer Höhe auch von der Entfernung von den Gleisen ab; die größte Wirkung wird erreicht, wenn der Schallschutz möglichst nahe am Emissionsort angebracht wird).