



Amt / Abt.: 60/6011
Az.:
Datum: 13.05.2016
Drucksache: 1-037/2016
TOP: 7.

Vorlage für:
Stadtrat

am:
22.06.2016

öffentliche Sitzung

Betreff:	Sachverhalt in der Anlage
Stellungnahme der Stadtverwaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben ABS 48 zur Elektrifizierung der Ausbaustrecke München – Lindau - Grenze D/A für den Planfeststellungsabschnitt 18 Aeschacher Kurve – Lindau Reutin und Kuppelstelle Reutin	
1. Ausgangssituation	
2. Untersuchungsrahmen	
3. Stellungnahme für den PFA 18	
4. Beschlussvorschlag	
Beschluss-Vorschlag:	
Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister die Stellungnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben ABS 48 zur Elektrifizierung der Ausbaustrecke München – Lindau - Grenze D/A für den Planfeststellungsabschnitt 18 Aeschacher Kurve – Lindau Reutin und Kuppelstelle Reutin entsprechend der Sachdarstellung des Punktes 3 abzugeben.	

Finanzielle Auswirkungen:

einmalig

laufend

Mittel stehen zur Verfügung

Haushaltsstelle

Unterschrift

1. Original-Ausfertigung zurück an federführendes Amt (Kopiervorlage)

Amt 60
Danielle Eichler

88131 Lindau, den 09.06.2016

Herrn Oberbürgermeister Dr. Ecker
Frau Bohnert
Herrn Speth
Herrn Herrling
Schriftführer
Presse 4-fach

Dem Stadtrat in seiner öffentlichen Sitzung am 22.06.2016 vorgelegt

Betr.: Stellungnahme der Stadtverwaltung im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben ABS 48 zur Elektrifizierung der Ausbaustrecke München – Lindau - Grenze D/A für den Planfeststellungsabschnitt 18 Aeschacher Kurve – Lindau Reutin und Kuppelstelle Reutin

1. Ausgangssituation
2. Untersuchungsrahmen
3. Stellungnahme für den PFA 18
4. Beschlussvorschlag

Anlagen: 1 Übersichtsplan
1 Lageplan zum Schallschutz

SACHVERHALT

1. Ausgangslage

Die Ausbaustrecke München – Lindau – Grenze D/A hat die Kurzbezeichnung ABS 48. Die ABS 48 soll nach dem Stand der Technik elektrifiziert werden. Darüber hinaus ist vorgesehen, die Strecke zwischen Buchloe und Hergatz für den bogenschnellen Betrieb zu ertüchtigen und die Höchstgeschwindigkeit auf 160 km/h anzuheben. Durch die Schließung der Elektrifizierungslücke und die Einführung des bogenschnellen Betriebes soll im grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr (SPFV) Reisezeitverkürzungen in der Relation München – Zürich sowie eine Verbesserung des Nahverkehrs geschaffen werden. Die Ausbaustrecke ist in verschiedenen Planfeststellungsabschnitten unterteilt.

Die ABS 48 ist im Bundesverkehrswegeplan 2003 als Internationale Verbindung eingestuft.

Für dieses Vorhaben wurde im Jahr 2013 ein Scoping-Verfahren durchgeführt. Mit Schreiben vom 28.02.2013 nahm die Stadt Lindau (B) dazu Stellung. Die Stellungnahme wurde dem Stadtrat in der Sitzung am 26.02.2013 vorgelegt. Anfang des Jahres 2015 fand eine frühe Öffentlichkeitsbeteiligung statt, die Stadt Lindau (B) wurde beteiligt. Die städtische Stellungnahme wurde mit Schreiben vom 06.02.2015 übersandt.

Das Eisenbahn-Bundesamt, Außenstelle München, hat für das o.g. Vorhaben das Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG eingeleitet und die Regierung von Schwaben mit der Durchführung des Anhörungsverfahrens zur Planfeststellung beauftragt.

Die Planunterlagen für den Planfeststellungsabschnitt 18 Aeschacher Kurve – Lindau Reutin und Kuppelstelle Reutin bestehen neben dem jeweiligen Erläuterungsbericht aus einem Bauwerksverzeichnis, Grunderwerbspläne, Gutachten, mehreren Übersichtsplänen und Lageplänen.

Die Planunterlagen liegen in der Zeit von Montag, den 06.06.2016 bis einschließlich Dienstag, den 05.07.2016 in der Stadtverwaltung Lindau (B) aus.

Jeder, dessen Belange durch das Vorhaben berührt werden, kann bis spätestens Dienstag, den 19.07.2016 seine Einwände bei der Regierung von Schwaben schriftlich oder zur Niederschrift erheben.

Die Stadt Lindau (B) ist durch die Lage an der A96 sowie der B12 und B31 durch eine sehr gute Verkehrserschließung gekennzeichnet. Hier kreuzen sich Verkehrsadern, welche den bayerischen und württembergischen Raum mit Österreich, der Schweiz und Italien verbinden. Im Schienenverkehrsnetz ist die Stadt der Endpunkt der Allgäubahn (KBS 970 Lindau-München). Die Vorarlbergbahn führt von Lindau über Bregenz nach Dornbirn und weiter in die Schweiz.

Die nachfolgenden Einwendungen sind von dem zentralen Grundsatz getragen, dass die Stadt die Elektrifizierung grundsätzlich begrüßt. Sie fordert jedoch ein, dass die anstehenden Maßnahmen, die einen wesentlichen Eingriff in das Stadtbild und das Stadtgefüge und somit in die kommunale Planungshoheit darstellen, in einer der Bedeutung des Vorhabens angemessenen verträglichen Art und Weise zu erfolgen hat.

Die Stadt Lindau (B) hält es auf der Grundlage der nachfolgend aufgeführten Argumente für geboten, die Planunterlagen zu überarbeiten, da sie in einzelnen Teilbereichen dem Anspruch einer zukunftsorientierten Planung nicht gerecht werden.

Aus der Tatsache, dass das Stadtgebiet im Sinne des Allgemeinwohls zerschnitten wird, lässt sich schlussfolgern, dass zur Vermeidung der negativen Auswirkungen für das Stadt- und Landschaftsbild ein höheres Maß an Vorkehrungen hinsichtlich der städtebaulichen und landschaftsplanerischen Verträglichkeit der Bauwerke getroffen werden muss als bei einer herkömmlichen Schienentrasse.

Das Planungsrecht und die Planungsziele der Stadt Lindau (B) innerhalb ihres Stadtgebietes sind im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens zu erfassen, zu prüfen, Konflikte sind aufzuzeigen und es ist darzustellen und zu begründen, welche Lösungen unter Abwägung aller Belange gewählt wurden. Die Stadt Lindau (B) ist Beteiligte des Verfahrens und nimmt ihr Recht wahr, Anregungen vorzubringen, um die Belange ihrer Planungshoheit zu vertreten und zu einer verträglichen Realisierung der DB-Planung beizutragen.

2. Untersuchungsrahmen

Für den Planfeststellungsabschnitt 18 werden folgende Untersuchungsräume zugrunde gelegt.

Räumlicher Untersuchungsrahmen:

- Schutzgut Landschaftsbild: 500 m beiderseits der Trasse
- Schutzgut Mensch sowie Schutzgut Tiere und Pflanzen: 200 m beiderseits der Trasse
- Schutzgüter Boden, Wasser, Klima/Luft: 100 m beiderseits der Trasse
- Schutzgut Kultur- und Sachgüter: 50 m beiderseits der Trasse

3. Stellungnahme für den PFA 18

Die Abteilung 60/6011 hat die folgende Stellungnahme verfasst, die dem Stadtrat hiermit zur Kenntnis gegeben wird:

3.1 Transparente Schallschutzwände

Die Stadt Lindau (B) fordert, die Ausführung von transparenten Schallschutzwänden ab einer Höhe von 2 m über Schienenoberkannte in den Bereichen wo niedrige Lärmschutzwände nicht zum Einsatz kommen. Die Planungsunterlagen sind entsprechend zu ändern und mit der Stadt Lindau (B) abzustimmen um eine städtebauliche Einbindung zu ermöglichen.

Begründung:

Schallschutzwände, insbesondere ab einer Höhe von mehr als 2,50 m über Gelände, stellen einen massiven und dominanten Eingriff in das Landschafts- und Stadtbild dar. Sie treten als massive Bauwerke in Erscheinung und müssen deshalb als solche architektonisch und städtebaulich betrachtet werden.

Transparente Schallschutzwände vereinen Funktionalität und Ästhetik. Transparenter Schallschutz fügt sich besser in die Umgebung ein, ohne die typischen durch Schallschutzwände gezogenen optischen Grenzen. Die Anordnung von transparenten Elementen mindert optisch die Höhe der Schallschutzwand und lässt diese stadtbildverträglich erscheinen.

Im schalltechnischen Erläuterungsbericht findet man die Formulierung: „...ab einer Höhe von 3 m wurden die Schallschutzwände reflektierend berücksichtigt, um eine städtebauliche Einbindung zu ermöglichen.“ Reflektierend können Materialien aus Beton oder Aluminium sein, somit ist diese Aussage ein klarer Widerspruch zur Absichtserklärung „eine städtebauliche Einbindung zu ermöglichen“.

3.2 Gestaltung der Lärmschutzanlage:

Die Stadt Lindau (B) fordert den Einsatz von niedrigen Lärmschutzwänden im gesamten Planfeststellungsabschnitt 18. Die höheren Kosten der niedrigen Lärmschutzwände werden von Seiten der Stadt Lindau (B) nicht anerkannt, da die Kosten nur ein Teil der Gesamtabwägung sind und somit auch nicht von der Stadt Lindau (B) übernommen werden.

Ansonsten sollen die Lärmschutzwände durch einen Materialwechsel (Gabionen, Beton, Aluminium, transparente Elemente) und eine differenzierte Formgebung (z.B. geschwungene Linien, Abtreppung, usw.) abwechslungsreich gestaltet werden, um das sensible Stadtbild der Tourismusdestination Lindau am Bodensee zu schützen. Die Notwendigkeit der Lärmschutzmaßnahmen soll ortsbildverträglich mit einem hohen Anspruch an deren Gestaltung umgesetzt werden.

Begründung:

Im Rahmen des Konjunkturpaketes II wurden insgesamt 13 Technologien in verschiedenen Maßnahmen versuchsweise baulich umgesetzt. Hierbei ging es vorrangig um Maßnahmen zur Reduzierung der Immissionen bereits an oder in unmittelbarer Nähe der Quelle der Schallerzeugung. Sie stellen in der Regel Lösungen dar, die sich zum einen besser in die urbane Umgebung einfügen lassen und in Bezug auf die Wirkung und Wirtschaftlichkeit zumindest perspektivisch effizienter sind als der herkömmliche Bau von Schallschutzwänden und schalldämmenden Bauteilen an Wohnhäusern. Diese Instrumente können helfen dem

Anspruch gerecht zu werden, den Grenzwert im Rahmen der Lärmvorsorge auch an den Stellen einzuhalten, wo aus städtebaulichen Gründen die Einrichtung hoher Schallschutzwände nicht die erste Wahl sein sollte.

Im Zuge der ABS 48 – Elektrifizierung und Ertüchtigung der Strecke Geltendorf - Memmingen – Lindau findet in Lindau das Planfeststellungsverfahren nach § 18 AEG statt. Die Abteilung Stadtplanung gibt, nach einer Ortsbegehung vom 08.06.2016, folgende Stellungnahme für den Abschnitt 18 Aeschacher Kurve – Lindau Reutin und Kuppelstelle Reutin hinsichtlich der Gestaltung der Lärmschutzmaßnahmen ab:

Nach einer Ortseinsicht am 08.06.2016 ist es aus Sicht der Abteilung Stadtplanung im gesamten Bereich des Abschnitts 18 dringend erforderlich, die geplanten Lärmschutzmaßnahmen als Gabionenwände auszuführen, sofern dort keine niedrigen Schallschutzwände umgesetzt werden können. Der Abschnitt 18 befindet sich inmitten des Stadtgebietes von Lindau (B), die Errichtung von Lärmschutzwänden ist ein erheblicher und empfindlicher Eingriff in das bestehende Ortsbild und sollte daher so verträglich wie möglich gestaltet werden. Die Gabionenwände müssen zusätzlich noch bepflanzt werden. Aluminium- oder Betonwände in diesem Bereich würden das Stadtbild massiv stören und werden daher von der Stadt Lindau (B) abgelehnt. Die vorhandenen Sichtbeziehungen auf die Lindauer Insel sind weitestgehend zu erhalten und zu schützen.

Der gesamte Abschnitt 18 befindet sich innerhalb des Kerngebietes der Stadt Lindau (B) und wird von Touristen sowie Einheimischen täglich stark frequentiert. In einem solch sensiblen Bereich muss auf größtmögliche Schonung des Stadtbildes und möglichst gute Einfügung der Lärmschutzmaßnahmen in die Umgebung geachtet werden. Hierfür kommen aus Sicht der Stadtplanung nur niedrige Schallschutzwände sowie bepflanzte Gabionenwände in Betracht. Aluminium- oder Betonwände würden das Ortsbild sowie den „ersten Eindruck“, den die ankommenden Besucher hier von der Inselstadt Lindau bekommen, empfindlich und unwiederbringlich stören.

Auf dem Karl-Bever-Platz kommen über den Langenweg jährlich unzählige Touristen an, so dass dieser Bereich als sehr prägend für das gesamte Ortsbild von Lindau (B) angesehen werden kann. Dieser Platz muss daher weitestgehend von gestalterisch störenden Einflüssen freigehalten werden. Durch die Umsetzung der Lärmschutzmaßnahmen als bepflanzte Gabionenwände können die störenden Einflüsse einigermaßen gering gehalten werden. Grundsätzlich werden aber auch hier niedrige, den Schall direkt an den Schienen absorbierende Lärmschutzmaßnahmen gefordert.

In der Hundswellerstraße 2 grenzt die denkmalgeschützte Villa Schöngrund (Villa Runge, Villa Eibel) aus dem 19. Jahrhundert mit geschütztem Villengarten direkt an die Bahnanlagen an. Aus Sicht der Stadtplanung müssen die Lärmschutzmaßnahmen gerade auch hier dringend rücksichtsvoll gestaltet werden. Bepflanzte Gabionenwände wären hier das Mindeste, um den Charakter des bestehenden Villengarten nicht zu gefährden.

3.3 Stadtbildverträgliche Planung der Lärmschutzwände

Die Stadt Lindau (B) fordert, der Planfeststeller soll der Vorhabensträgerin auferlegen, in Abstimmung mit der Stadt Lindau (B) für die Gestaltung einen Architekten zu beauftragen, der die Detailgestaltung vor allem für das sensible Stadtgebiet erarbeitet. Diese Planungen sind einvernehmlich zwischen der Vorhabensträgerin und der Stadt zu entwickeln und umzusetzen.

Die Stadt Lindau (B) fordert, dass alle Möglichkeiten einer Stadt- und Landschaftsbild verträglichen Lösung ausgeschöpft werden. Die von der Vorhabensträgerin angesetzten Kosten für die Errichtung von Schallschutzwänden sind signifikant zu hoch. Damit sind die Ver-

hältnismäßigkeitsprüfungen der Vorhabensträgerin auch aus dieser Sicht fehlerhaft. Die Vorhabensträgerin wird aufgefordert mit realistischen Kostensätzen zu rechnen.

Begründung:

Lärmschutzwände sind immer ein Kompromiss des nachbarschaftlichen Nebeneinanders zwischen Verkehrsweg und angrenzender Bebauung. Gerade in innerstädtischen Bereichen nähern sich Schiene und Anlieger oftmals soweit an, dass große und vor allem hohe Lärmschutzwände notwendig werden, die unmittelbaren Einfluss auf ein Baugebiet nehmen und mitbestimmend für das Stadtbild sind. Derartige Situationen bergen ein hohes Maß an Konfliktpotential mit Anliegern und Städteplanern in sich. Aus diesem Grund sollten sich die Lärmschutzwände möglichst harmonisch in das bauliche und landschaftliche Umfeld einfügen.

Die Gestaltung erfordert somit ein sensibles Herangehen unter Berücksichtigung der differenzierten statischen und dynamischen Anforderungen und aller städtebaulichen und landschaftsbildlichen Standortfaktoren. Die Gestaltung der Oberflächen und die Abwicklung lassen jedoch vielfältige, auf den Standort abgestimmte Formulierungen zu. Letztendlich sollte auch und gerade mit einer Lärmschutzwand ein Bauwerk errichtet werden, welches sich in die Umgebung einordnet und diese möglichst bereichert. Das Lärmschutzbauwerk soll vom Betrachter und vom Anlieger so wenig wie möglich als Fremdkörper wahrgenommen werden.

Im Planungsverfahren werden die Schallschutzwände nur „dem Grunde nach“ festgestellt. Das heißt, die Schallschutzwände werden nur nach ihren Standorten (rechts, links vom Gleis oder zwischen den Gleisen), ihren Anfangs- und Endpunkten, ihrer Höhe über SOK und der Qualität der Schallschutzwand (reflektierend, absorbierend oder hochabsorbierend) festgestellt.

Alle an Bahnstrecken verwendeten Lärmschutzelemente müssen vom EBA für den Einsatz an Bahnstrecken zugelassen werden. Derzeit gibt es für mehrere Aluminium- und Betonelemente bereits EBA-Zulassungen. Auch für mind. ein Gabionen- und ein transparentes System ist eine EBA Zulassung vorhanden.

Weiterhin werden z. Z. in der Branche für mehrere Systeme Bahnzulassungen angestrebt. Auch für mind. zwei transparent-absorbierende Systeme wird an einer Bahnzulassung gearbeitet.

Durch den ständigen Neu- und Ausbau von Bahnstrecken und dem Lärmsanierungsprogramm des Bundes an Schienenwegen beträgt der Anteil der Schallschutzwände, die an Bahnlinien errichtet werden, mehr als 50 % des jährlichen Gesamtmarktes in Deutschland.

Alle Anbieter, die im Lärmschutzmarkt bestehen wollen, werden Zulassungen für ihre Lärmschutzsysteme anstreben müssen. Dies betrifft sowohl die Errichter- als auch die Herstellerseite.

Es ist sicher davon auszugehen, dass es zum Zeitpunkt der Ausschreibung der Bauleistung für alle Materialvarianten (Aluminium, Beton, Gabionen, transparente Materialien und ggf. auch Holz) mehrere EBA-zugelassene Systeme geben wird. Es gibt somit keinen signifikanten Grund, sich im Planfeststellungsverfahren nur auf derzeit zugelassene Lärmschutzsysteme zu beschränken.

Wie bereits dargelegt, kommt der architektonischen Gestaltung der Lärmschutzanlagen besonders im innerstädtischen Bereich eine besondere Bedeutung zu. Die Einbindung von so gravierenden großen Schallschutzwänden bedürfen mehr als nur durchgefärbter Schallschutz nach RAL-Farbtongarte.

Die Planungen von Ingenieur-Bauwerken werden gem. HOAI [5] in aufeinander aufbauenden Planungsphasen – von der Grundlagenermittlung (Leistungsphase 1) bis zur Dokumentation des fertiggestellten Bauwerkes (Leistungsphase 9) durchgeführt. Zum Zeitpunkt der Planfeststellung kann die Vorhabenträgerin keine Ausführungsplanung für die Schallschutzwände vorlegen. Es ist ihr jedoch durchaus zuzumuten, dass die Vorhabenträgerin die Leistungsphasen 1 bis 3 (Grundlagenermittlung, Vorplanung mit Variantenuntersuchung und Entwurfsplanung) für das Ingenieurbauwerk Lärmschutzwand erstellen lässt und mit der betroffenen Kommune stadtbildverträglich abstimmt. Alternativ könnte auch der u. g. Architektenwettbewerb zu den gewünschten Ergebnissen führen. Die Planungsgrundlagen aus der Streckenplanung reichen für die Entwurfs- und Gestaltungsplanung der Schallschutzwände völlig aus.

Der Planfeststeller soll der Vorhabenträgerin auferlegen, in Abstimmung mit der Stadt Lindau (B) für die Gestaltung einen Architekten zu beauftragen, der die Detailgestaltung vor allem für das sensible Stadtgebiet erarbeitet. Diese Planungen sind einvernehmlich zwischen der Vorhabenträgerin und der Stadt Lindau zu entwickeln und umzusetzen.

Die hohen Errichtungskosten der Schallschutzbauwerke, die Auswirkungen, die Bedeutung auf und für das Stadtbild würden einen solchen Wettbewerb rechtfertigen. Die Ergebnisse einer Detailgestaltung müssen nicht zwangsläufig zu einer signifikanten Erhöhung der Errichtungs- und Unterhaltungskosten für die Schallschutzwände führen. Kostensteigerungen, die in einem geringen Verhältnis zu den Gesamtbaukosten des Vorhabens stehen, sind nicht auszuschließen, sollten aber im Sinne der Akzeptanz der gesamten Ausbaustrecke hingenommen werden.

Gemäß dem Umweltleitfaden des EBA [4] sind neben dem Kosten-„Nutzen“- Verhältnis auch die öffentliche Belange wie z.B. Landschafts- oder Stadtbildpflege einschließlich Denkmalbelange in die Abwägung des Schallschutzkonzepts einzubeziehen

Die städtebaulichen Belange sollten durch nachfolgende stufenweise Betrachtung Berücksichtigung finden.

Grundsätzlich sind Lärmschutzwände an Straßen und an Bahnstrecken vergleichbar! Es handelt sich um das gleiche Ingenieurbauwerk aus den gleichen wenigen Komponenten (Pfahl, Stahlpfosten, Betonsockel, Lärmschutzelement).

Der statische Lastansatz ist für beide Einsatzorte gleich und wird durch den EC 1 (früher DIN EN 1055-4) vorgegeben. Höhere Aufwendungen für die Errichtung an Bahnstrecken durch die Berücksichtigung des dynamischen Lastansatzes und die höheren Güteanforderungen der Bahn werden mit den höheren Kosten für die Anordnung transparenter Lärmschutzelemente kompensiert.

Höhe der Schallschutzwand	Kosten je laufender Meter	Erstellung *1)	Flächenkosten Bahn	Vergleich mit den relativen Flächenkosten Straßen 2014 (326,00 €/m ²)	Vergleich mit den relativen Flächenkosten Straßen (273,00 €/m ²)
[[€/m]	[€/m]	[€/m ²]	[€/m ²]	
0	1 836,00 €	1.175,00 €	*2)	*2)	*2)
1	1 873,00 €	1.350,00 €	675,00 €	207,06%	247,25%
2	2 152,00 €	1.650,00 €	550,00 €	168,71%	201,47%
3	2 630,00 €	1.975,00 €	493,75 €	151,46%	180,86%

4	3 147,00 €	2.600,00 €	520,00 €	159,51%	190,48%
5	4 143,00 €	2.900,00 €	483,33 €	148,26%	177,05%
6	4 621,00 €	3.200,00 €	457,14 €	140,23%	167,45%
7	5 099,00 €	3.500,00 €	437,50 €	134,20%	160,26%
8	5 577,00 €	3.800,00 €	422,22 €	129,52%	154,66%

Mit dieser Aufstellung wird nachgewiesen, dass die von der Vorhabenträgerin angesetzten Kosten für die Errichtung von Schallschutzwänden signifikant zu hoch sind.

Auch wenn die Schallschutzwände aus Aluminium- und Betonelementen an Bahnstrecken aufgrund des Ansatzes der dynamischen Belastungen etwas aufwändiger sind, werden diese Mehraufwendungen maximal in Höhe der Mehraufwendungen für transparente Lärmschutzelemente liegen. Es ist somit sicher auszuschließen, dass Schallschutzwände an Bahnstrecken mehr als doppelt so teuer sind wie an Bundesstraßen. Der spezifische Kostenansatz der Vorhabenträgerin ist völlig überhöht und ergibt in der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ein für die Betroffenen benachteiligendes Bild.

Die Vorhabenträgerin ist über den Planfeststeller aufzufordern, mit realistischeren Kostenansätzen zu rechnen.

3.3.1 Verhältnismäßigkeit der Kosten von Schallschutzanlagen:

Die Stadt Lindau (B) fordert eine signifikante Verbesserung der Lärmschutzwirkung und eine gebührende Berücksichtigung der städtebaulichen und gestalterischen Ansprüche der Stadt und der Anlieger. Dies kann ohne unzumutbaren Mehraufwand für den Vorhabensträger in die Planung einbezogen werden.

Begründung:

Das Bundes-Immissionsschutzgesetz regelt den Schutz des Menschen und seiner ganzen Umwelt und legt die Gesundheitsdefinition der Weltgesundheitsorganisation (WHO) zugrunde. Der Nutzen von Schutzmaßnahmen müsste sich demnach nach diesen Kriterien bemessen.

Ausführlich diskutiert die Untersuchung den „Stand der Technik“ im Verkehrslärmschutz. Allgemein gilt nach § 3 Abs. 6 BImSchG: *„Stand der Technik im Sinne dieses Gesetzes ist der Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen, 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. ...“*

Der Anteil der Schallschutzkosten an den Gesamtbaukosten von Bundesfernstraßen lag in der Vergangenheit in einzelnen Jahren in den Stadtstaaten bei bis zu rund 65 % (1998 in Berlin), im bevölkerungsreichen Flächenstaat Nordrhein-Westfalen in mehreren Jahren bei rund 11 %, in den dünn besiedelten Bundesländern bei unter 1 % und im Durchschnitt der Jahre bis 2001 über das ganze Bundesgebiet bei 4,2 %. Diese Werte lassen den Schluss zu, dass bei dichter Besiedlung neben dem Verkehrsweg mindestens bis zu 50 % Anteil der Schallschutzkosten an den Gesamtbaukosten noch nicht als unverhältnismäßig hoch angesehen werden können.

Besonders dieser Planfeststellungsabschnitt 18 durchschneidet das Stadtgebiet Lindau. So darf unterstellt werden, dass für diesen Abschnitt ein Anteil des Lärmschutzes von 50 % an

den Gesamtbaukosten nicht unverhältnismäßig hoch wäre. Der Planfeststeller soll die Vorhabenträgerin auffordern, das Verhältnis der Baukosten der Lärmschutzmaßnahmen an den Gesamtbaukosten der Maßnahme offen zu legen. Dabei sollte unbedingt von realistischen und nicht den überhöhten Baukosten ausgegangen werden. Die festgelegten Vorgaben der DB AG, die der Variantenuntersuchung zugrunde liegen, sind dafür untauglich.

3.4 Lärmschutz:

Die Stadt Lindau (B) fordert eine Auseinandersetzung mit dem Thema Schallschutz unter der Prämisse des Bundes-Immissionsschutzgesetzes zum Schutz und der Vorsorge gegen Nachteile und erhebliche Belästigungen.

Begründung:

In der schalltechnischen Untersuchung der Vorhabenträgerin wurde geprüft, ob es bei dem geplanten Ausbau der Strecken 5421 und 5420 im Planfeststellungsabschnitt 18, im Gebiet der Stadt Lindau (Bodensee) zu Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach 16. BImSchV führt und damit ein Anspruch auf Lärmvorsorge ausgelöst wird.

Die Immissionsgrenzwerte für den Tageszeitraum werden an 50 Gebäuden und für den Nachtzeitraum an 51 Gebäuden mit schutzbedürftiger Nutzung überschritten, im Außenwohnbereich bestehen an 82 Gebäuden Anspruch auf Lärmvorsorge.

Im Zuge von Variantenuntersuchungen wurden von der Vorhabenträgerin Planungsempfehlungen entwickelt.

Als Lärmschutzmaßnahmen am Fahrweg werden Schallschutzwände mit einer Gesamtlänge von 1,3 km und einer Höhe von 4,0 m über SO zur Umsetzung vorgeschlagen.

Durch diese Schallschutzmaßnahmen kann nur ein Teil der Immissionskonflikte gelöst werden. An 45 Gebäuden verbleiben Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte, sogenannte „Restbetroffenheiten“, die durch passive Schallschutzmaßnahmen entschädigt werden sollen.

Beim Studium der schalltechnischen Untersuchung der Vorhabenträgerin fällt besonders auf, dass die Untersuchungen von der grundsätzlichen Herangehensweise darauf angelegt sind, so wenig wie möglich Lärmschutzmaßnahmen zu den geringsten Kosten durchzuführen.

So finden sich im Erläuterungsbericht Formulierungen wie „Betroffene haben prinzipiell einen Anspruch auf „Vollschutz“ (Einhaltung der Grenzwerte nach § 2 Absatz 1 der 16. BImSchV) durch aktive Lärmschutzmaßnahmen.“ Das ist ein klarer Widerspruch zum Bundes-Immissionsschutzgesetz! Die von Baumaßnahmen betroffenen Menschen werden im besonderen Maße gesetzlich geschützt und nicht nur vom Prinzip her! Diesen Rechtsanspruch auf Einhaltung der gesetzlichen Bestimmungen weiter mit einem abwertenden Begriff „Vollschutz“ zu versehen und in Anführungsstriche zu setzen, offenbart eine systematische Benachteiligung der Betroffenen bei den schalltechnischen Untersuchungen.

Die Vorhabenträgerin ist gemäß Bundes-Immissionsschutzgesetz [1] verpflichtet, ihre Maßnahmen so zu gestalten, dass die Umwelt (Anlieger) vor schädlichen Einwirkungen geschützt und dem Entstehen schädlicher Umwelteinwirkungen vorgebeugt wird. Die genehmigungspflichtige Ausbaumaßnahme ist so zu gestalten, dass durch die Vermeidung und Verminderung schädlicher Umwelteinwirkungen durch Emissionen ein hohes Schutzniveau für die Umwelt insgesamt zu erreichen ist. Die Vorhabenträgerin ist zum Schutz und der Vorsorge gegen Nachteile und erhebliche Belästigungen gesetzlich verpflichtet.

Der § 41 regelt den Schutz der Umwelt vor schädlichen Lärmimmissionen beim Bau und bei Änderung von Straßen und Schienenwegen.

Die Beurteilung, ob die Kosten einer Schallschutzmaßnahme nicht in einem vertretbaren Verhältnis zu ihrem Zweck stehen, kann demzufolge erst erfolgen, wenn der Verkehrswert der betroffenen und zu schützenden Gebäude ermittelt wird.

Erst wenn das Verhältnis zwischen dem Verkehrswert der zu schützenden Gebäude und den Kosten der Lärmschutzaufwendungen größer als 1 ist, wären nach Urteil des VWH München (VGH München, Urteil vom 12.04.2002 – 20 A 01.40016; 20 A 01.40017; 20 A 01.40018 -) die Schallschutzkosten unverhältnismäßig.

3.5 Luftreinhalteplan:

Die Stadt Lindau (B) fordert, dass nur Baustellenfahrzeuge und Maschinen im Stadtgebiet Lindau (B) zum Einsatz kommen, die dem aktuellen Stand der Technik entsprechen.

Die Stadt Lindau (B) fordert, dass baustellenbedingte Fahrten von LKW durch den innerstädtischen Bereich auf das zwingende notwendige Maß zu reduzieren sind.

Die Stadt Lindau (B) fordert, dass der Bahnbetrieb auf der Trasse so ausgeführt wird, dass der Ausstoß von Luftschadstoffen minimiert wird und keine Überschreitung der Grenzwerte der 22.BImSchV auftreten.

Begründung:

Am 28.12.2005 ist für die Stadt Lindau (B) ein Luftreinhalteplan in Kraft getreten. Mit Beschluss vom 26.10.2010 wurde die 1. Fortschreibung des Luftreinhalteplanes erlassen. Darin ist unter anderem eine Reduzierung von Fahrzeugen mit hohen Luftschadstoffen festgelegt und zwingend einzuhalten.

Die Stadt Lindau trägt seit 1959 das Prädikat „Luftkurort“. Mit Schreiben vom 18.11.2015 durch die Regierung von Schwaben ist durch das Gutachten des Deutschen Wetterdienstes (DWD), das Prädikat „Luftkurort“ für den prädikatisierten Bereich der Stadt Lindau (B) auch aus bioklimatischer Sicht befürwortet worden.

3.6 Erschütterung / Denkmalschutz:

Die Stadt Lindau (B) fordert im Bereich der Gebäude „Ladestraße“ mit der Nummer D-7-76-116-528 und „Villa Schöngrund“, „Hundweilerstraße 2 mit der Nummer D-7-76-116-382“, die Materialität und die Farbe der geplanten Schallschutzwand in diesen Bereichen frühzeitig mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege und der Unteren Denkmalschutzbehörde bei der Stadt Lindau (B) abzustimmen.

Die Stadt Lindau (B) fordert bei vorgesehener Einrichtung von Baustraßen oder Lagerplätzen, rechtzeitig vor Maßnahmenbeginn das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege, Bodenarchäologie, in Thierhaupten, zu beteiligen.

Begründung:

Aus Sicht der Unteren Denkmalschutzbehörde sind folgende Punkte zu berücksichtigen:

Strecke 5420, Ende PFA 18 km 2,0+25

Das Gebäude „Ladestraße 1“, am westliche Ende des PFA 18 auf dem Grundstück mit der Flurnummer 550/6, Gemarkung Reutin, ist mit folgendem Text, mit der Nummer D-7-76-116-528, in der Denkmalliste aufgeführt:

Stellwerkhäuschen des Bahnhofs Lindau-Reutin mit Fachwerkaufbauten, 1907; mit technischer Ausrüstung.

In diesem Bereich ist eine 4,0m hohe Schallschutzwand geplant.

Die Materialität und die Farbe der geplanten Schallschutzwand in diesem Bereich sind frühzeitig mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege und der Unteren Denkmalschutzbehörde bei der Stadt Lindau abzustimmen.

Sofern sich Baumaßnahmen, Baustraßen, Lagerplätze o. ä. sich auf dieses Grundstück erstrecken ist das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege und die Untere Denkmalschutzbehörde bei der Stadt Lindau rechtzeitig zu beteiligen.

Strecke 5420, Eisenbahnüberführung km 1,8+14

Das westlich der genannten Eisenbahnüberführung gelegene Grundstück, mit den Flurnummern 3/2, 3/10 und 3/11, Gemarkung Aeschach, und das darauf befindliche Gebäude „Villa Schöngrund“, „Hundweilerstraße 2“, sowie der zugehörige Park und Nebengebäuden ist mit folgendem Text, mit der Nummer D-7-76-116-382, in der Denkmalliste aufgeführt:

Villa Schöngrund (Villa Runge, Villa Eibel), ehem. streng symmetrisch gegliederter Bau mit Mansarddach, Haustür bez. 1877, durch Anbau von Friedrich von Thiersch 1898 erweitert; mit zugehörigem Park; zugeh. Gartenhaus, zweigeschossig mit Fachwerkturm und Satteldach, um 1900; zugeh. Nebengebäude, eingeschossig mit Satteldach und Mezzanin, 1877.

In diesem Bereich ist eine 4,0m hohe Schallschutzwand geplant.

Die Materialität und die Farbe der geplanten Schallschutzwand in diesem Bereich sind frühzeitig mit dem Bayerischen Landesamt für Denkmalpflege und der Unteren Denkmalschutzbehörde bei der Stadt Lindau abzustimmen.

Sofern sich Baumaßnahmen, Baustraßen, Lagerplätze o. ä. auf diese Grundstücke erstrecken ist das Bayerische Landesamt für Denkmalpflege und die Untere Denkmalschutzbehörde bei der Stadt Lindau rechtzeitig zu beteiligen

3.7 Brückenbauwerke

Die Stadt Lindau (B) fordert die Ausgestaltung des Schallschutzes im Bereich der DB-Projekte BÜ Langenweg und BÜ Bregenzer Straße entsprechend der bisherigen Planung und aufbauend auf den vorliegenden Gestaltungsansätzen zu entwickeln. Aufgrund ihrer besonderen städtebaulichen Bedeutung für die Stadt Lindau (B) muss der speziell gestaltete Schallschutz im Einklang mit den Bauwerken stehen und sollte in der Länge deutlich über die EÜ-Bauwerke hinausgehen. Eine zusätzliche Trennwirkung sollte durch den Schallschutz an diesen zentralen Zugangsbereichen zur Lindauer Insel unbedingt vermieden werden.

Alternativ könnte die angemessene Lösung im Rahmen eines Gestaltungswettbewerbs gefunden werden.

Begründung:

Die vorliegenden Planungen aus den Bahnübergangsbeseitigungsprojekten wurden vom gemeinsamen Projektteam aus Stadt und Bahn erarbeitet und sollten nun im Rahmen der ABS 48 ausgeplant und umgesetzt werden.

Die Bahnüberführungen ermöglichen zwar weiterhin eine Verbindung zwischen beiden Seiten, jedoch wird die zukünftig nicht mehr vorhandene Sichtbeziehung zu der jeweils anderen Bahnseite als großes Handikap angesehen. Wenn die gewohnte Sichtachse auf die andere

Seite eines über Jahrzehnte hinaus bestehenden Bahnübergangs durch einen nicht transparenten Schallschutz unterbrochen wird, wird dies als „Mauer“ empfunden.

Neben der angemessenen städtebaulichen Ausgestaltung des Schallschutzes geht es auch um die Einbindung der direkten baulichen Umgebung.

Die Stadt Lindau (B) fordert für die zuvor genannten Brückenbauwerke eine gestalterische Erarbeitung mit der Zielsetzung, diese Bereiche mit einem größt möglichen Maß an transparenten Lärmschutzelementen auszustatten.

3.8 Maßnahmen zur Kompensation:

Die Stadt Lindau (B) fordert, dass die Maßnahmen zur Kompensation dauerhaft zu unterhalten sind. Anpflanzungen sind dauerhaft zu pflegen (mindestens 10 Jahre Entwicklungspflege) und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen.

Zur dinglichen Absicherung der Ausgleichsfläche bewilligt bzw. verschafft die Vorhabenträgerin vor Maßnahmenbeginn entsprechende beschränkte persönliche Dienstbarkeiten zu Gunsten des Freistaates Bayerns und zu Lasten der betroffenen Grundstücke. Die entsprechenden Nachweise sind vor Baubeginn der Stadt Lindau (B) vorzulegen.

Für die Ausgleichsmaßnahme A1 – Anlage eines Uferstaudensaums sowie Grünlandextensivierung fordert die Stadt Lindau (B), dass nur Sorten mit autochthonem Pflanzgut anzu-pflanzen sind. Der Uferstaudensaum ist dauerhaft zu erhalten und fachgerecht zu pflegen. Die Herstellung der Ausgleichsfläche ist vor Beginn der Baumaßnahme durchzuführen.

Für die Ausgleichsmaßnahme G1 – Ansaat von Landschaftsrasen fordert die Stadt Lindau (B), die Ansaat mit qualifiziertem Saatgut (Regelsaatgutmischung RSM 7.1.2 Landschaftsrasen Standard mit Kräutern) zu verwenden.

Begründung:

In den Planungsunterlagen sind Maßnahmen zur Kompensation im Stadtbereich Lindau (B) sowie im Unterreitnauer Moos vorgesehen. Die Stadt Lindau (B) bemängelt, dass im Erläuterungsbericht des landschaftspflegerischen Begleitplans mit integrierter Umweltverträglichkeitsstudie die Ausgleichsmaßnahmen beschrieben werden, jedoch fehlen im Textteil von den Ausgleichsmaßnahmen A1 und G1 die konkreten Angaben der Flächen, die Gemarkung und Flurnummer. Des Weiteren wird bei der Anlage des Uferstaudensaums keine konkrete Aussage über die Bestandvegetation getroffen. Aussagen über die Entwicklungspflege und die dingliche Sicherung der externen Ausgleichsfläche wurden ebenso nicht getroffen.

Im städtischen Umfeld haben Grün- und Freiflächen eine besondere Bedeutung für die landschaftsbezogene Erholung und den Naturhaushalt. Aus diesem Grund ist es wichtig, dass Eingriffe, soweit sie nicht vermeidbar sind, ortsnahe – möglichst im Stadtgebiet ausgeglichen werden, damit sie weiterhin von der ansässigen Bevölkerung genutzt werden können.

3.8.1 Beeinträchtigung / Zerstörung Stadt- und Ortsbild:

Die Stadt Lindau (B) fordert, dass eine vollständige Abwägung des Belanges Stadt- und Ortsbild durchgeführt wird.

Begründung:

Grundsätzlich hält es die Stadt Lindau (B) für einen wesentlichen Mangel bei den Planunterlagen, dass der Belang Beeinträchtigung / Zerstörung des Stadt- und Ortsbildes im Erläuterungsbericht zur Schalluntersuchung wie auch in der UVS zwar erkannt wird, konkrete Vor-

schläge zur Minderung oder zur Kompensation dieser Eingriffe im Stadtgebiet jedoch nicht getroffen werden.

Die Stadt Lindau (B) geht davon aus, dass bei einer sachgerechten Auseinandersetzung mit den Belangen des Stadtbildes und den notwendigen baulichen Maßnahmen zum Schallschutz, verträgliche Lösungen mit stadtgestalterischem Anspruch gefunden werden können, ohne dass hierbei zwingend unverhältnismäßige Mehrkosten für diese Maßnahmen verursacht werden.

3.8.2 Begrünung der Schallschutzwände

Die Stadt Lindau (B) fordert bei der Auswahl der Ranken ein Mitspracherecht unter der Maßgabe, dass die inhaltliche Diskussion nicht primär unter dem Diktat der Wirtschaftlichkeit steht.

Die Stadt Lindau (B) fordert, dass diese Maßnahmen dauerhaft zu unterhalten sind. Anpflanzungen sind dauerhaft zu pflegen (mindestens 10 Jahre Entwicklungspflege) und bei Abgang gleichwertig zu ersetzen. Die Begrünung der Schallschutzmaßnahmen sind direkt nach Fertigstellung der Baumaßnahme durchzuführen.

Begründung:

Es wird von der Stadt Lindau (B) grundsätzlich begrüßt, dass gemäß der Darstellung im landschaftspflegerischen Begleitplan eine Begrünung der Schallschutzwand dargestellt wird. Diesbezüglich wird eine durchgehende Begrünung sämtlicher aktiver Schallschutzmaßnahmen zur Wahrung des städtebaulich bedeutenden Ortsbildes gefordert. Dies beinhaltet die Berankung des Bauwerks direkt, unabhängig von der Materialgestaltung. Darüber hinaus sind, wo immer es möglich ist, die bestehenden Pflanzstreifen zu erhalten bzw. die durch eventuelle Baumaßnahmen in Mitleidenschaft gezogenen Pflanzstreifen wieder herzustellen.

Die Begrünung entfaltet an bestimmten Streckenstandorten eine hohe Wirkung hinsichtlich der städtebaulichen Gestaltung. Aufgrund der Erfahrungen an der bestehenden Strecke wird der Art und Weise der Begrünung eine große Bedeutung beigemessen. In der Wahrnehmung vor Ort macht es einen wesentlichen Unterschied, ob z. B. ein Pflanzstreifen das Bauwerk zeitnah oder erst in 10 Jahren verdeckt.

3.8.3 Ökologische Bauüberwachung

Zur Überwachung der schonenden Ausführung sämtlicher Baumaßnahmen sowie der naturschutzrechtlichen Ausgleichsmaßnahmen fordert die Stadt Lindau (B) vor Beginn der Durchführung eine ökologische Bauüberwachung in Anlehnung an den Umwelt-Leitfaden zur Eisenbahnrechtlichen Planfeststellung und Plangenehmigung sowie für Magnetschwebebahnen, Stand Juli 2015, Teil VII, Umweltfachliche Bauüberwachung (Bearbeitung: Fachstelle Umwelt in Zusammenarbeit mit der DB AG) des Eisenbahn-Bundesamtes zu beauftragen und der Stadt nachzuweisen. Deren Aufgabe umfasst neben der Kontrolle und Einhaltung der umweltrelevanten Teile der Baumaßnahmen auch die Kontrolle und Aufsicht über die Durchführung, Pflege und Unterhaltung der Ausgleichsmaßnahmen für eine Dauer von mind. 10 Jahren. Die ordnungsgemäße Durchführung ist zu dokumentieren und anhand dessen der Stadt nachzuweisen.

4. BESCHLUSSVORSCHLAG

Der Stadtrat beauftragt den Oberbürgermeister die Stellungnahmen im Rahmen des Planfeststellungsverfahrens für das Vorhaben ABS 48 zur Elektrifizierung der Ausbaustrecke München – Lindau - Grenze D/A für den Planfeststellungsabschnitt 18 Aeschacher Kurve – Lindau Reutin und Kuppelstelle Reutin entsprechend der Sachdarstellung des Punktes 3 abzugeben.

Lindau, den 16.06.2016


Danielle Eichler

Stadtplanung, Denkmalschutz und Umwelt